مشروع التخطيط العام لمدينة الاسكندريـــــة

مقدم الى بلدية الاسكندرية من المهندس محمود الحكيم الأستاذ بكلية الهندسة بجامعة الاسكندريـــــــــة

فهرس

	الجزء الأول	نشأة الاسكندرية وتطورها العمراني	صفحة
١	العصر الاغريقي		٥
٢	العصر الروماني		٩
٣	المسيحية		١٠
٤	العصر الاسلامي		١١
٥	العصر العثماني		١٣
٦	الحملة الفرنسية		١٦
٧	العصر الحديث		١٨
٨	تخطيط ماكلين		٢٠

	الجزء الثاني	الحالة الراهنة وماتناولها من اقتراحات	
١	السكان		٢٢
٢	الاسكان		٣٢
٣	الحدائق العامه		٣٦
٤	منطقة قلب المدينة		٤٠
٥	الصناعة		٤٤
٦	الميناء البحرى		٤٧
٧	منطقة البترول		٤٨
٨	منطقة للزراعة		٤٩
٩	شواطئ الاصطياف		٤٩
١٠	منطقة المرافق الرياضية الكبرى		٥٣
١١	منطقة الجامعة		٥٤
١٢	الجبانات		٥٥

تابع الفهــــــــرس

المواصــــــــلات	رقم الـــصفحة

٠١ السكك الحديدية	٥٧
٠٢ النقل النهــــرى	٥٩
٠٣ المطـــــــارات	٦١
٠٤ الطـــــــرق	٦٢

التشريعــــــــــات

بيان خرائط المشـــــــروع

٠١ بيان الحالة الراهنة لاستعمال الأراضى بمقياس	١ : ١٠ر٠٠٠
٠٢ بيان متوسط الكثافة الكلية للسكان فى الفدان بمقياس	١ : ١٠ر٠٠٠
٠٣ خريطة الموقع العـــــــام	١ : ٣٠٠ر٠٠٠
٠٤ السكك الحديديـــــــة	١ : ١٠٠ر٠٠٠
٠٥ الشبكة العامة للمواصــــلات	١ : ١٠٠ر٠٠٠
٠٦ التحديد العام للمناطق	١ : ١٠٠ر٠٠٠
٠٧ شبكة المواصلات الرئيسيـــــة	١ : ٢٥ر٠٠٠
٠٨ خريطة المناطق العامـــــة	١ : ٢٥ر٠٠٠
٠٩ شبكة الطرق الرئيسية الداخلية	١ : ١٠ر٠٠٠
١٠ خريطة الاستعمال المقترح للأراضى	١ : ١٠ر٠٠٠

مشروع التخطيط العام للاسكندريــــة

تمهيـــد

ان نمو المدن بدون ضابط أو تشكيل مرسوم يؤدى الى اضطراب فى العناصـر المكونة لها مما يسبب اصابتها بالنقص فى بعضها والزيادة فى البعض الآخر وينتج عـن ذلك افتقار التوازن الواجب لحيويتها ــ فتزدحم بسكانها أو تضيق بهم الرقعـــة البنائية على مر السنين وتصاب شرايينها وهى طرق النقل بعدم الكفاية وتنعدم فيهـا أسباب الصحة من هواء وشمس وسبل الرقى والثقافة الروحية والجسمانية . وتـزداد فيها المشاكل الاجتماعية والتعليمية ــ ويقل بكل ذلك الانتاج العام وتفقد المعيشـة الهانئة للمواطن .

وفن التخطيط العمرانى الحديث يرجع فى البحث والدراسة والتلخيص فـى تعيين العوامل والمؤثرات المادية والانشائية اللازمة لاستيفـاء الحـلول الصائبة فى هذا .

ولقد فطن الغرب الى ذلك بعد التجارب الحتمية التى اجتازها بعض بلاده عقب اكتشاف الحديد والفحم للتصنيع المتسع فى فجر النهضة الصناعية فى أوائل القـرن التاسع عشر فكان أن هجر المزارع أرضه ونزح الى مراكز التصنيع هذه فى سبيـل الأجر المرتفع مما أدى الى تزاحم الألوف حول هذه البقع الصناعية فانشأت لهـم سطور المساكن ملاصقة للمناجم والمصانع وزاد التنافس فى الانتاج بين هذه البقـع وبعضها فتكاثرت هذه السطور أو مآوى العمال .

ولم يفطن أولو الأمر وقتذاك أن العامل الذى ينزح من قريته يرغب فى عيشـة أسعد بأجر مناسب يمكنه ويهيىء له أسباب الزواج وحصون العائلة .

أن العمل والأجر والمسكن ليس كل مايشتهيه الانسان فى حياته ــ وأنه لابد لهذه الألوف من البشر من مرافق واجبة مثل :ــ

المدارس بأنواعها ــ العيادات الطبية والمستشفيات ــ وحدات العلاج الوقائى ورعاية الطفل والارشاد الاجتماعى ــ المراكز الثقافية والفنية ــ أماكن العبادة ــ الحدائق

والملاعب الرياضية ــ أماكن الترفيه والهوايات ومرافق الشئون الصحية ٠

وبنقص كل هذا ساءت الحالة الصحية العامة واضطرب المقياس الاجتماعي والأخلاقي وأصبحت هذه المراكز الصناعية وباء على الانسان ومشكلة أهلية توارثتها الأجيال اللاحقة بالعمل حتى أوائل القرن الحالي فكان أن وضعت التصميمات لمدن جديدة فى هذه البلاد الغربية تستوفى الاحتياجات السليمة ــ وأنشأ منها الكثير سواء فى أوروبا أو أمريكا واليوم بعد أربعين أو خمسين سنة يبدو للمشاهد استكمال هيئتها ووحدتها بالنسب الملائمة فى مرافقها المختلفة على قدر من انتاج صناعى وزراعى ومن سكن صحى بمرافقه المعيشية والتى سبق سرد مثل منها ٠

وبلغت المرحلة القصوى فى البحث والتخطيط أثناء الحرب العالمية الثانية وبعدها مباشرة بعد تدمير مدن بأسرها أو أحياء كاملة منها ٠ فوضعت الخطط للانشاء والتعمير على هدى أخطاء الماضى واحتياجات المستقبل ٠

وجميع هذه الخطط الجديدة للتعمير ونمو المدن ترتكز فى الوضع على العوامل الأساسية الآتية :ــ

١) الطاقة البشرية ٠
٢) العوامل الطبيعية واستغلالها ٠
٣) الكفاية الذاتية ٠

فتبحث فى العامل الأول فى مشاريع الاسكان على ضوء ازدياد عدد السكان ومدى الكثافة الحالية والمستقبلة والمرافق الضرورية للمعيشة المستقرة السعيدة ونوع العمل المنتج الملائم ٠

وفى عامل الطبيعة واستغلالها ترمى الى تحديد أهداف الاستغلال

على قدر متكافئ ، متعادل من تصنيع أو زراعة .

وفى الكفاية الذاتية تهدف الى تنسيق كل ماسبق فى قالب موحد تتأسس ثماره على عمر السنين كلما استكمل عنصر من العناصر نموه .

والاسكندرية اليوم والبلاد فى بدء عصر النهضة الحديثة الكبرى سيكون لها حتما شأن كبير فى هذا المضمار ليس فقط بامكانياتها الحالية والمستقبلة بل كميناء هام فى البحر الأبيض المتوسط ومركزا صناعيا وعلميا ممتازا ومصيفا ممتعا للشرق الأوسط بل اضافة الى ذلك لموقعها فى رأس مثلث طرفه الغربى الصحراء الغربية وما سيتناولها من مشاريع واسعة النطاق واستنباط الطاقة الكهربائية وطرفه الجنوبى مشروعات استصلاح الأراضى وتأسيس مديرية التحرير .

وفضلا عن ذلك فان عدد السكان فى ازدياد مستمر والوعى العام فى اضطراد والبلاد اليوم تهدف جادة الى زيادة الانتاج وتوفير أسباب الحياة الرغيدة لأفراد الشعب — وبالتالى تجرى المدينة فى طريق النمو وهى لم تستكمله بعد بل بحالتها الراهنة بعيدة كل البعد عن ذلك . وبها أحياء كاملة بالية لاتصلح لسكنى الانسان فالاحرى أن يكون الانشاء والتعمير والنمو بموجب تخطيط عام مرسوم يحدد كذلك موقف هذا النمو من وجهة التطور الاقليمى ويهدف الى تنسيق الخدمات المختلفة ومشاريع التحسين المتفرقة التى تدرس عادة بدون ربطها ببعض .

وبديهى أن هذا المشروع كغيره من مشاريع التخطيط التى سارت على هداها كثير من البلدان فى الخارج بصفة عملية — لايرمى أن يكون مشروعا تنفيذيا نهائيا اذ أن ذلك يتطلب دراسات تفصيلية واسعة تقوم بها جهة الاختصاص لكل وحدة من الوحدات وكل عنصر من العناصر فى نطاق الخطوط

العريضة للمشروع الذى يهدف أولا وآخرا الى التنسيق الكامل الشامل الاســــاســـــى فى ضوء تطور نمو المدينة على ممر الخمسين الى المائة سنة المقبلة .

وتكون الخطوط التفصيلية قابلة للدراسة المرنة والبت حسب الاحتياجات والفروض التى يأتى بها المستقبل .

وفى ختام هذا التمهيد يشرفنا أن ننوه بالمساعدات القيمة التى قام بها كل من عاون من الفنيين فى اظهار هذا المشروع فى نواحيه المختلفة ونخص بالذكـــــــر السيد المهندس محمد فؤاد حلمى والسيد المهندس روفائيل وهبه تادرس المدرســين بقسم العمارة بكلية الهندسة بجامعة الاسكندرية .

٥٧/٩/١٨

١١ سبتمبر سنة ١٩٥٣

الجـــزء الأول

نشأة الاسكندريــــة

وتطورها العمرانـــــــى

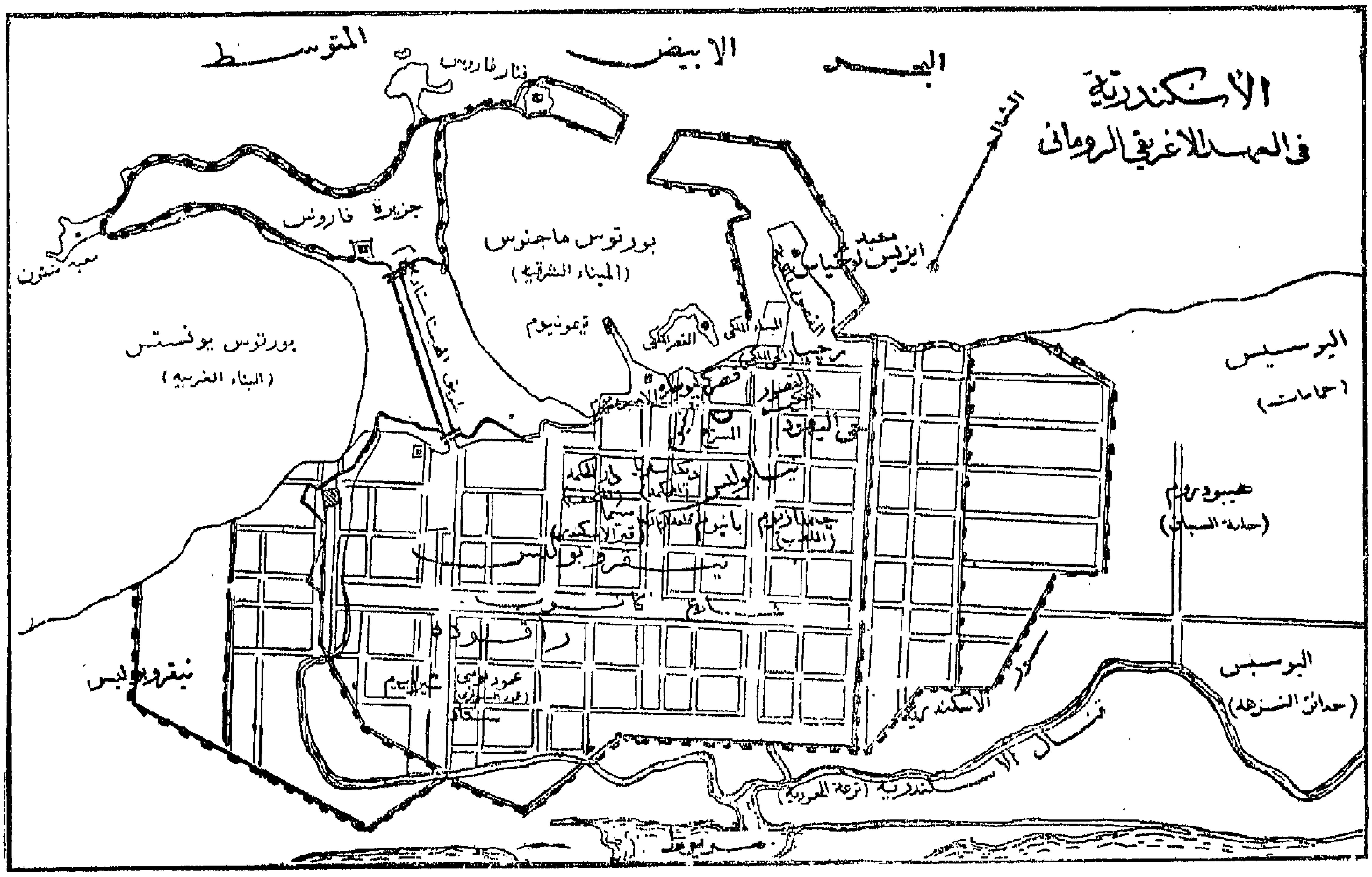
فى سنة ٣٣٢ قبل الميلاد أنشأ الاسكندر الأكبر مدينة الاسكندريــــة على موقع قرية صغيرة كانت سكنا لنفر من الصيادين ورعاة الأغنام تسمى قريـــــة " راكوتيس " واختار الاسكندر هذا الموقع لمزاياه المديدة فكان يحدها البحر شمالا ومن الجنوب بحيرة مريوط وعلى مقربة من الشاطئ جزيرة فاروس تحمـــى السفن الشراعية عند دخولها هذا الميناء الطبيعى وخروجها منه .

وكان يتصل نهر النيل ببحيرة مريوط بواسطة ترعة " شيديا " القديمـة .

وقد خططت المدينة على النمط اليونانى المعروف وقتذاك فى تخطيـــط المدن وهو الشوارع المستقيمة والمتعامدة .

وأهم طرقها كان الشارع " الكانوبى " ومكانه الآن شارع فؤاد وامتداده فى شارع سيدى المتولى واسحاق النديم والثانى شارع " المسيما " ويقطـــــع السابق فى منتصفه تقريبا ويمتد من شمال المدينة الى جنوبها .

× المراجع التاريخية ملخصة عن مؤلفات الأستاذ الدكتور جمال الدين الشيـــال الأستاذ بكلية الآداب بجامعة الاسكندرية والخرائط التاريخية أذنت بطبعهـــا الجمعية المصرية للدراسات التاريخية بالقاهرة .



الاسكندرية
في العهد الاغريقي الروماني
البحر الابيض المتوسط
فنار فاروس
جزيرة فاروس
بورتوس ماجنوس
(الميناء الشرقي)
بورتوس يونستس
(الميناء الغربي)
تيمونيوم
اليوسيس
(حمامات)
هيبودروم
(حلبة السباق)
اليوسيس
(حدائق النزهة)
نيقروبوليس

وكانت المدينة مقسمة الى خمسة أحياء نذكر أهمها الأحياء الثلاثة الآتيـــة :-

١) الحي الملكي في شرق المدينة وكان يحده على وجه التقريب شارع السينما من الغرب وحي اليهود من الشرق وطريق كانوب من الجنوب والطرف الشرقي من (الميناء الشرقية ورأس لوكياس (السلسلة) من الشمال وكان يضم معظم القصور الملكية تحيط بها الحدائق الغناء على مرتفعات في الأرض تشـرف على الميناء والبحر .

وفي هذا الحي كانت تقوم دار الحكمة والمكتبة الكبيرة والمسرح وفي ناحيته الغربية بني معبد " القيصريون " أمرت بتشييده الملكة كليوباترا السابعة تكريما لزوجها أنطونيوس وعند مدخل هذا المعبد أقيمت مسلتان ظلتا قائمتين فـي مكانهما بعد زوال المعبد حتى منتصف القرن التاسع عشر حين نقلت احداهمـا الى انجلترا سنة ١٨٧٧ حيث أقيمت على ضفة نهر التيمس بلندن ونقلت الأخرى الى الولايات المتحدة سنة ١٨٧٩ حيث أقيمت في سنترال بارك في نيويورك .

وكان موضع هاتين المسلتين في مواجهة البحر - الأولى في ابتداء شارع المسلة (عند ميدان سعد زغلول) وهو الشارع المعروف الآن بعد تغيير اسمـه التاريخي باسم شارع صفيه زغلول - والثانية في موقع الحديقة الصغيرة الملاصقة الشكل بالميدان نفسه .

وفي الجنوب الغربي من هذا الحي أقام البطالمة قبورهم في المكـــان المعروف حينذاك بالسوما (كوم الدكة الحالي) والى الشرق من السوما كانت توجد دار الحكمة وتليها الجمنازيوم على طريق الكانوب .

٢) حى " دلتا " وهو حى اليهود وبه مقابرهم وكان شرقى الحى الملكى ٠
٣) الحى الوطنى (وموضعه الحالى كوم الشقافه) وما يحيط به من أحياء٠) وحيث كانت قرية راكوتيس القديمة وفيه يسكن الأهلون وكان يقوم فيه معبد السرابيوم ٠

وكان يحيط بالمدينة سور ضخم من حجر المكس ويبدأ غربا من نهاية طريق كانوب ويمتد محاذيا شاطئ البحر الى رأس لوكياس شرقا ثم ينحدر جنوبا الى أن يتلاقى وترعة الاسكندرية ثم يسير محاذيا لها الى أن يتصل بالنقطة التى بدأ منها فى شكل مستطيل تقريبا وقد كشف المهندس محمود الفلكى عن أجزاء من هذا السور وأظهره فى خريطته المعروفة وكان طوله نحو ١٥ كم ٠

أما خارج السور شرقا وغربا فكان رمالا ممتدة غير مأهولة بالسكان تتخللها أشجار النخيل وكان فى المنطقة مابين الشاطبى وكامب شيزار الحالية وخارج الأسوار مقبرة المدينة ٠

ولقد بنى فى عصر البطالمة رصيف حجرى يصل الشاطئ بجزيرة فاروس بطول سبعة " ستاد " وعرضه وقت انشائه لا يزيد عن ثلاثين مترا وكانت نهايته هذا الرصيف جنوبا تقع على بعد مائة متر تقريبا الى الشمال الشرقى من كوم الناضورة الحالى أما نهايته فى الشمال فكانت فى الجنوب من جزيرة فاروس حيث يقع شارع أبو وردة الحالى بالقرب من مصلحة الموانى والمنائر ٠

وباتمام انشاء هذا الرصيف أصبح للمدينة مينائين بدلا من ميناء واحد : الميناء الشرقية ويحدها من الغرب الهبتاستاد ومن الشرق رأس لوكياس ٠ وكانت تسمى الميناء الكبرى أو الميناء القديمة وهى التى كانت تستعمل طول العصر

البطلمى وجزء من العصر الرومانى ـ والميناء الغربية وتقع الى الغرب من الرصيف وكانت أقل استعمالا من الميناء الشرقية ٠ ولم تصبح لها المكانة الا فى أواخر العصر الرومانى وكان يوجد داخل هذه الميناء الغربية ميناء أخرى صغيرة مقفلة وتسمى " كيبوتوس " أى الصندوق المقفل وتتصل ببحيرة مريوط بواسطة قناة ملاحية صغيرة ٠

وكان يوجد فى الجنوب الشرقى من الميناء الشرقى وبالقرب من الشاطىء ومن رأس لوكياس جزيرة صغيرة تسمى " أنتيرودوس " وقد انخفضت هذه الجزيرة فى العصور الوسطى الا أنه يمكن للمشاهد الآن أن يتبين معالمها تحت سطح الماء فى الأيام الصحوة ٠

وعلى رأس لوكياس (السلسلة حاليا) كانت تقوم بقية القصور الملكية وكان عرض هذا الرأس فى العصور القديمة أعرض كثيرا مما هو عليه الآن فكان عرضها أكثر من كيلومتر بينما هى الآن نحو الخمسين مترا ٠

ولقد كان لانشاء رصيف الهبتاستاد أكبر الأثر فى تغيير معالم الميناء الشرقية فقد عملت الأمواج على مر السنين فى ارساب الطمى حوله وعلى التحسر والأكل فى الجانب الآخر وهو رأس لوكياس ٠

أما جزيرة فاروس فكانت على نهايتها الشرقية المنارة العظيمة التى سميت باسم الجزيرة نفسها " فاروس " ثم حرفت بعد ذلك الى " فار " أو " فنار " ٠

وكانت هذه المنارة بارتفاع ١٢٠ مترا ٠

فى العصر الرومانى .

أصبحت مصر ولاية تابعة للامبراطورية الرومانية فى سنة ٣٠ قبل الميلاد بعد أن احتلها أوكتافيوس أوغسطس وظلت مدينة الاسكندرية العاصمة تحتفظ بمكانتها واضطرد نموها وأقيمت فيها فى هذا العصر منشئات كثيرة جديدة ولو أنها أصيبت بكثير من التخريب فى أواخر العصر الرومانى وأهم المعالم التى أقيمت فى هذا العصر هى :

١) معبد القيصريون :

وهو البناء الذى بدأته الملكة كليوباترا السابعة تكريما لزوجها أنطونيوس وأكمل بناؤه بعد فتح الرومان تكريما للامبراطور أغسطس . وكان هذا البناء على مساحة كبيرة من الأرض أمام محطة الرمل الحالية ـ وقد أحاله المسيحيون الى كنيسة فى عهد الأمبراطور البيزنطى قسطنطيوس ثم أصابه الحريق فى سنة ٩١٢ ميلادية .

٢) مدينة نيكوبوليس :

وشيدها الامبراطور أغسطس شرقى المدينة على شاطئ البحر فى المنطقة الواقعة بين شاطئ مصطفى باشا وجليمونوبولو وسماها نيكوبوليس أى مدينة النصر وكانت فى الحقيقة ضاحية عسكرية لاقامة الجيش الرومانى .

٣) عمود السوارى :

أنشأ هذا العمود المنحوت من قطعة واحدة من الجرانيت الأسوانى وارتفاعه بالقاعدة والتاج الكورنثى ٢٦,٨٥ مترا تخليدا لذكرى زيارة الأمبراطور دقلديانوس الى الاسكندرية حوالى سنة ٢٩٧ ميلادية . ولازال هذا الأثر من أهم معالم المدينة بموقعه المرتفع الممتاز والذى يرجى فى التخطيط الجديد أن يمكن بمشاهدته من بعد .

الكنائس المسيحية والأديرة :

بعد انتشار المسيحية فى مصر تحولت كثير من المعابد الوثنية الى كنائس وأقيمت فى الاسكندرية وما حولها كنائس وأديرة كثيرة منها أديرة وادى النطرون ومعبد أبى صير الذى حول الى دير يسكنه الرهبان مازالت أطلاله قائمة للآن فى جهة أبى صير عند الكيلو ٤٧ فى طريق مرسى مطروح الساحلى ٠

العصر الاسلامى :

تم الفتح العربى لمصر فى سنة ٦٤١ ميلادية ودخل عمرو بن العاص الاسكندرية بعد ذلك باحدى عشر شهرا ثم عاودها الروم فى سنة ٦٤٥ وفى هذه الاثنـاء وما بعدها تهدمت أجزاء من الاسوار من جهتيها الشرقية والجنوبية أثناء الحصار والقتال .

وكانت المدينة وقت أن دخلها العرب كانت عوادى الزمن قد أتت علـى معالمها فان النزاع بين الرومان والبطالمة ثم النزاع بين الروم والمسيحيين كـان له أثره الواضح فى تخريب الكثير من معالم المدينة الهامة .

فالمدينة وقت دخول العرب كانت قد فقدت مكتبتها الكبرى ودار الحكمة والقصور الملكية لم يكن لها بهاؤها القديم ومعبد السيرابيوم والقيصريوم كانت قد نالت منهما أيدى التخريب .

وقد انكمشت المدينة فى أوائل العصر العربى عما كانت عليه فى العصور القديمة . ولما أعاد العرب بناء أسوار المدينة روعى أن يضم داخله المنطقـة الآهلة بالسكان فقط وهى التى تحتاج الى الدفاع عنها وترك خارجه منطقتـان كبيرتان فى شرق المدينة وجنوبها ـ اما المنطقة الشرقية فكانت تقوم عليها مقابر اليونان والرومان ـ أما المنطقة الجنوبية فكانت تضم بعض المزارع وبقية من أطـلال معبد السيرابيوم .

وبنيت للأسوار الجديدة أبواب تقابل الابواب القديمة وسميت بأسمـاء جديدة فالباب الذى بنى فى الشرق مقابل باب الشمس سمى باب رشيد أو باب القاهرة والباب الذى بنى فى الغرب مقابل باب القمر سمى باب القرافة ثم بنى فى الجنوب باب سمى باب سدره نسبة الى شجرة عاتية من أشجار السدر كانت تقوم الى جانبه .

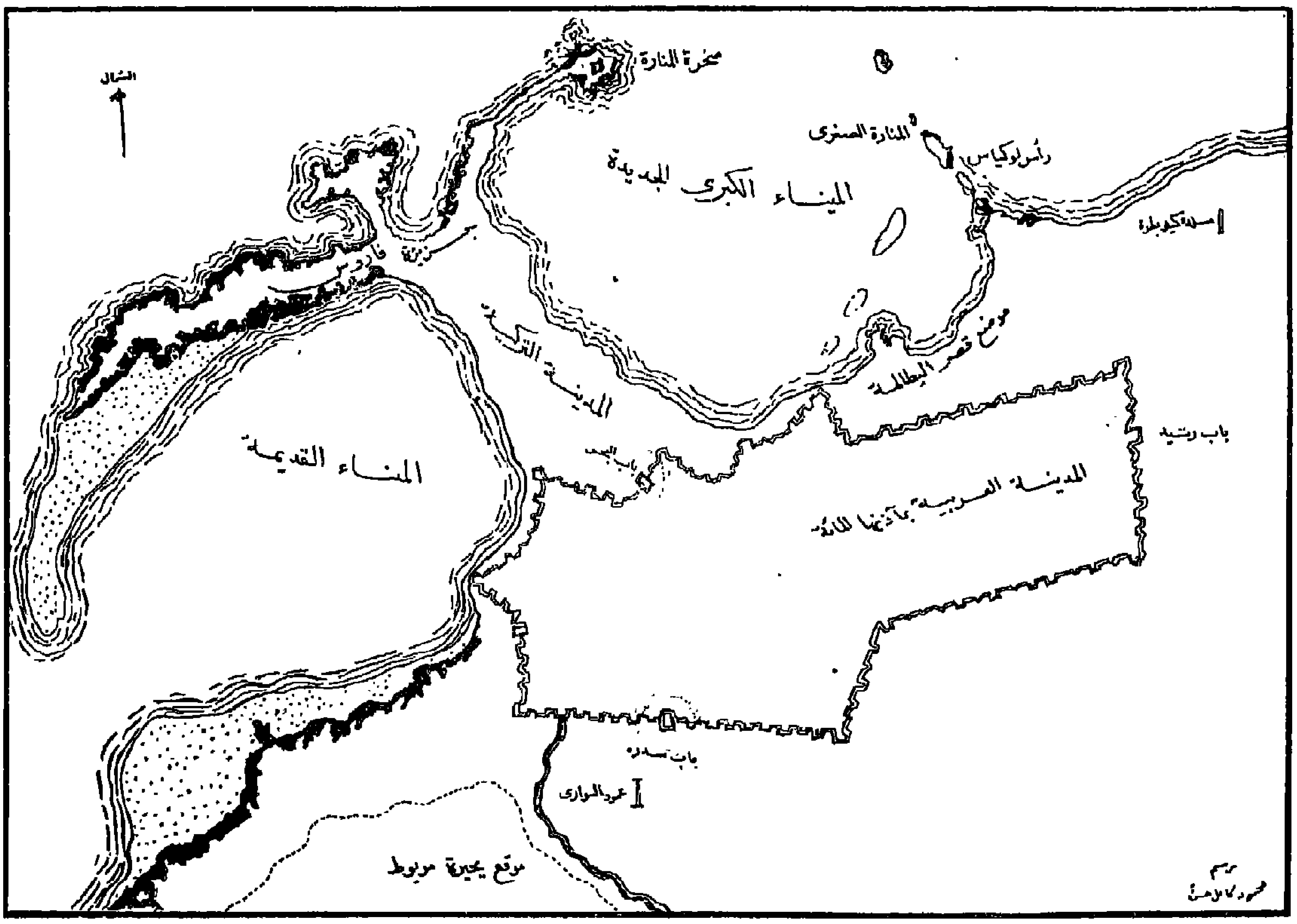
وتبعا لانتشار الدين الاسلامى بين أهالى المدينة أنشى • بها كثير من المساجد وأقيم البعض على أطلال المعابد والكنائس القديمة الا أنه لا يعرف بالضبط الآن مواقع هذه المساجد الأولى — ومن معالم المدينة فى هذا العصر أيضا — الدور الحكومية المختلفة ومنها دار الامارة ودار الصناعة ودار الطراز وهى دار صناعة المنسوجات •

وفى العصر الفاطمى أخذت الاسكندرية تزدهر ازدهارا عظيما وأصبحت مقر أسطول الخلافة بعد أن أصبحت مصر مقر الخلافة • وأقيمت بها منشئات كثيرة وأهمها :

جامع العطارين — وقد أنشأ على أنقاض كنيسة قديمة وجدد فى سنة ٤٧٧ هـ ولازال قائما الى الآن — ومسجد الطرطوشى ومسجد المؤتمن أخى المأمون البطائحى كما جدد سور الاسكندرية فى آخر عهد الخليفة الآمر فى سنة ٥١٧ هـ وغير ذلك من الأعمال الانشائية كالمدارس والكتاتيب •

وفى سنة ٥٦٩ هـ تعرضت للمدينة لغزو الفرنج الذين استطاعوا النزول الى البر وعسكروا خارج أسوارها وهاجموا هذه الأسوار غير أنهم تركوها منهزمين • وفى سنة ٥٧٢ هـ نالت الاسكندرية من عناية صلاح الدين القدر الوافر فأعيد تحصينها وزاد نشاطها العلمى والتجارى والصناعى — وكان لا يزال منار الاسكندرية المشهور قائما وقتذاك •

واضطردت هذه العناية بالمدينة فى العصر المملوكى فكانت مما أقيم من منشئات رباط الواسطى ويقع الآن شرقى مسجد أبى العباس المرسى وقد تحول الى زاوية صغيرة ودار الحديث النكريتية وهى المعروفة الآن " بمسجد أبو على " بشارع البلقطرية بقسم الجمرك وقد تحولت الى زاوية صغيرة فى القرن



الاسكندرية أواخر القرن الثامن عشر سنة ١٧٨٥ العصر العثمانى

الثانى عشر — ومسجد أبى العباس المرسى وقد جدد بعد ذلك عدة مرات .

ولقد هدم المنار وتخربت أسوار المدينة وحصونها أثر حدوث زلازل كبيرة فى سنة ٧٠٢ هـ (١٣٠٢ م) فأعيد تعميرها فيما عدا المنار الذى لم يحستن باعادة بنائه العناية الكافية فكان فى سنة ٧٥٠ هـ (١٣٤٩ م) غير صالح للاستعمال وقد تصدعت جدرانه وتساقطت طوابقه العليا . واستعيض عنه بمنار جديد أنشأ بجهة السلسلة سمى بمنار السلسلة .

وفى هذا العصر حفر الخليج الناصرى فكان مخرج الخليج من جهة العطف وفيه كانت تسير المياه العذبة حتى الاسكندرية لمدة ستين سنة حتى قلت العناية بتطهيره فطمرته الرمال وصار الماء لا يدخل اليه الا فى أيام الفيضان ثم يجف فى زمن التحاريق وظل الخليج على هذه الحال السيئة ستا وخمسين سنة أخرى حتى أعيد حفره فى سنة ٨٢٦ هـ (١٤٢٣ م) .

وفى القرن التاسع الهجرى قام السلطان قايتباى ببناء برجه الجديد حيث كانت تقوم المنارة القديمة والتى كانت قد تهدمت تماما فى هذا الوقت وقد تم بناء هذا البرج فى سنة ٨٨٤ هـ (١٤٧٩ م) فى مدة سنتين — وهو المعروف اليوم بطابية قايتباى بالميناء الشرقية — وهى علم رائع من أعلام المدينة يرجى المحافظة على مظهره فلا يسمح باقامة مبان فى منطقته وبجواره . وفى أوائل القرن العاشر الهجرى انحدرت الاسكندرية الى حال من السوء . فلم يكن بها يومئذ أحد من أعيان التجار وامتنع تجار الفرنج والمغاربة من الدخول اليها — فتلاشى أمر المدينة وآل أمرها الى الخراب — وكانت كذلك الى السنوات الأولى من القرن السادس عشر — أى قبيل الفتح العثمانى لمصر مباشرة وأصبحت ولاية تابعة للدولة العثمانية — وأصبح العمران بمدينة الاسكندرية قاصرا

فيها على القبة الممتدة بين الشاطئ وجزيرة فاروس والمطلة على الميناءين وهى المنطقة التى كان قد أقيم عليها رصيف الهبتاستاديوم عندما تحطم فى العصر العربى ثم تراكمت عليه الرواسب شيئا فشيئا الى أن اتسعت رقعتها فأقيمت عليها المبانى ــ وهى بالتقريب منطقة المنشية والجمرك حاليا • وأصبحت فى العصر العثمانى هذه المنطقة المدينة ذاتها ولذا تسمى فى المراجع التاريخية بالمدينة التركية ــ فى حين تسمى المدينة الأصلية المحاطة بالأسوار المدينة العربية ــ وهذه المدينة الأصلية أصبحت فى العصر العثمانى مهجورة ذات أطلال وخرائب •

ونجد لليوم فى حى الجمرك هذا كثيرا من مبانيه آيلة للسقوط وهى مما أنشئ فى العصر العثمانى وعلى طرازه المعروف • ومعالم الاسكندرية فى ذلك الوقت من المنشآت القديمة كان بعضه لايزال قائما مثل قلعة قايتباى وبرج السلسلة ومسلتا كليوباترا وعمود السوارى •

ومن المنشآت الجديدة القليلة التى أقيمت فى هذا العصر بعض المساجد الصغيرة منها مسجد الحاج ابراهيم تربانه (١٦٨٥ م) ومسجد عبدالباقى جوربجى (١٧٥٧ م) •

كشف بالآثار العربية والاسلامية بالاسكندرية

طابية السلطان قايتباى بالأنفوشى
أنشأها السلطان قايتباى سنة ٨٨٤ هـ (١٤٧٩ م) .

دار الحديث التكريتية (مسجد أبو علقه) اللوح التاريخى فوق باب المصلى باسم عبد اللطيف بن رشيد التكريتى الآمر بانشائها لدراسة الحديث الشريف وفقه الشافعى سنة ٦٧٨ هـ (١٢٧٩ م) . أما المصلى فقد أنشئت فى القرن الثانى عشر الهجرى الثامن عشر الميلادى .

مسجد جوربجى
وكالة جوربجى
بالصاغة
أنشأهما الأمير عبد الباقى جوربجى سنة ١١٧١ هـ (١٧٥٧ م) .

مسجد تربانه بشارع تربانه على امتداد شارع فرنسا .
أنشأه الحاج ابراهيم تربانه سنة ١٠٩٧ هـ (١٦٨٥ م) .

البرج الشرقى وباب رشيد بملعب البلدية
من تحصينات الاسكندرية القديمة (العصر الاسلامى) .

البرج الغربى بحدائق الشلالات من تحصينات الاسكندرية الاسلامية .

لوحة تاريخية بمسجد العطارين . مكتوبة بالخط الكوفى تفيد أمر بدر الجمالى وزير الخليفة المستنصر بتجديد هذا المسجد سنة ٤٧٧ هـ (١٠٨٤ م) .

صهريج النبيه بحدائق الشلالات . هو أحد الصهاريج الرومانية .

الاسكندرية سنة نزول الفرنسيين بها ١٧٩٨

الحملة الفرنسيــــــــة :

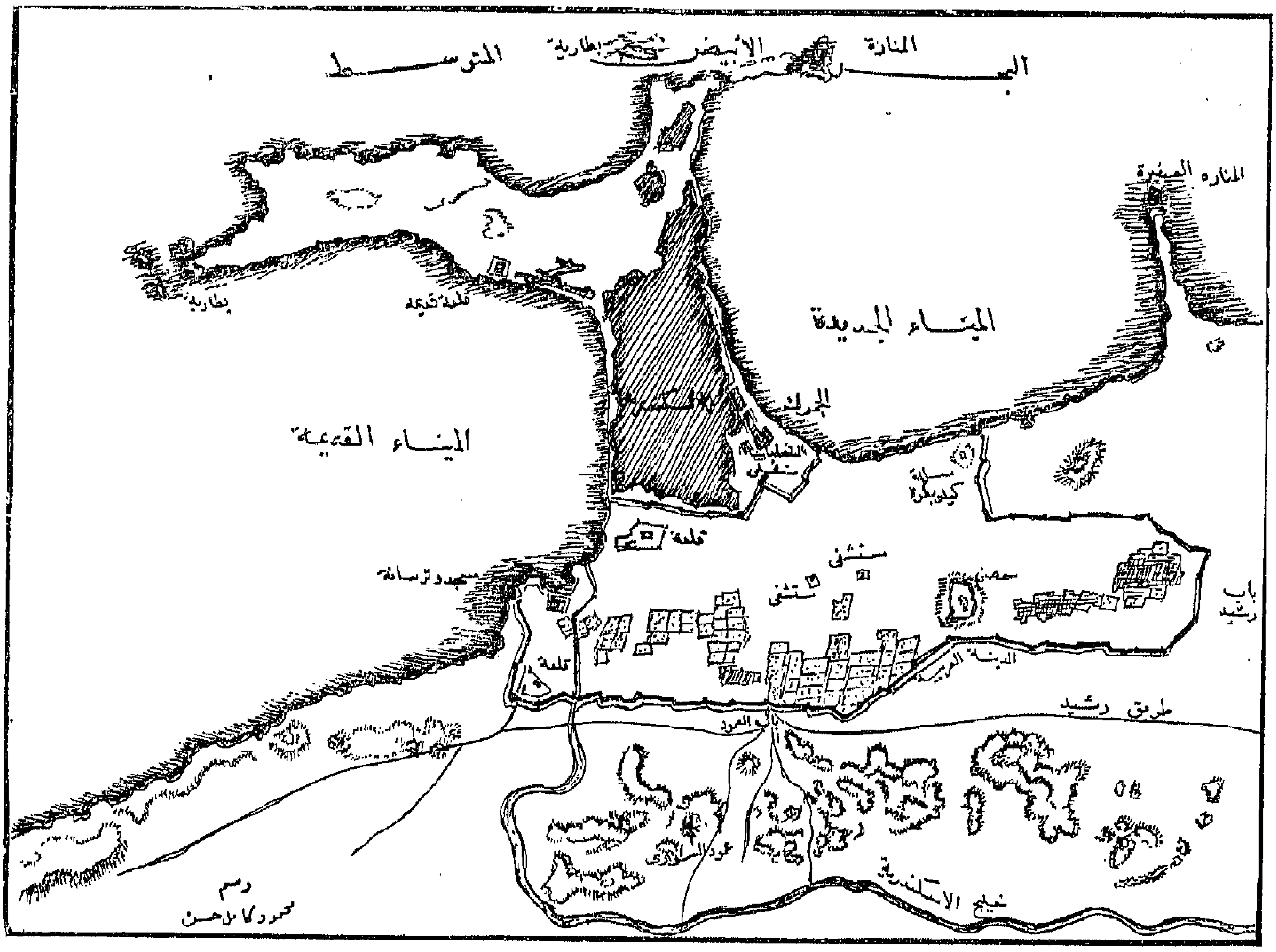
فى أواخر القرن الثامن عشر كانت الاسكندرية قد انكمشت الى مدينـــــة صغيرة تقع شمالى المدينة القديمة كما سبق وتنحصر فى شبهالجزيرة التى بـــين الميناثين الشرقية والغربية ـ وكان حدود هذا العمران ينتهى شمالا فـــى مقابلة شبة جزيرة رأس التين فكانت جميع الجهات الواقعة بين البحـــــر شمالا وشارع أبى وردة الى جامع أبى العباس بعضها مدافن وبعضها أرض ترشح بالمياه ـ ولم يكن بها سوى بعض مساكن للصيادين بالجهة المعروفــــة بالسيالة حاليا ـ وكان حد المدينة من الجهة القبلية حارة المغاربة حاليـــا بالقرب من ميدان المنشية ـ

وكانت قلاع المدينة وأبراجها فى حالة غير صالحة ولم يكن بهـــــا من الجند سوى الأهلين الذين التحقوا بالفرق العسكرية المنشأة فى عهـــد الفتح العثمانى ـ ولذا سهل على الفرنسيين دخول المدينة فى حملتهـــم على مصر سنة ١٧٩٨ ٠

وقام علماء الحملة بدراسة المدينة وكتبوا عنها بحوثا مفيدة نشـــرت فيما بعد فى كتاب الحملة القيم (وصف مصر) كما قام العسكريين منهـــم باعادة تحصين المدينة وقلاع الساحل وخاصة قلعة قايتباى وقلعة أبى قـــير وانشأوا فى المدينة نفسها قلعتين جديدتين الأولى على كوم الدكة والثانيـــة على كوم الناضورة ـ كما بنوا قلعة ثالثة فى جزيرة العجمى مكان برج قديـــم متهدم كان قائما بها ٠

الا أن حالة المدينة نفسها لم تتغير وقل عدد سكانها الى سبعـــة آلاف نفس بعد أن كان ثمانية آلاف فى بدء الحملة ٠

ثم شهدت بعد ذلك المدينة وسواحلها معارك شديدة منهـــــا معركة أبي قير البحرية ومعركة أبي قير البرية ثم انتهى الأمر أن سلم الفرنسيون وانسحبوا من المدينة بعد أن كانت مسرحا للصراع بين قوى الدول الثـــلاث فرنسا وانجلترا وتركيا .



الاسكندرية سنة جلاء الحملة الفرنسية عنها ١٨٠١

العصر الحديث

كان تطور الاسكندرية العمراني في العصر الحديث تطورا سريعا فرممت أسوارها وقلاعها وأنشأ فيها محمد علي في سنة ١٨٠٧ ديوان المحافظة وجملة من الدواوين والمجالس واللجان كان أهمها مجلس الصحة أو لجنة التحسينات في سنة ١٨٣٤ كان لها أثر كبير في تنظيم المدينة وتكييفها بالصورة التي نراها الآن — فمثلا أزيلت المقابر من وسط المدينة ونقلت الى خارجها (حيث هي الآن بجهة الشاطبي) وحيث اليوم تتوسط المدينة من جديد بعد أن امتد العمران شرقا الى جهة الرمل • وكان لهذه اللجنة سلطة الاقرار والموافقة على أي مبنى جديد يراد انشاؤه —

وخططت المنطقة المطلة على الميناء الشرقية والمواجهة للبحر تخطيطا جديدا بعد ان أزيلت منها الوكالات القديمة المهدمة كما أزيل قسم كبير من أسوار المدينة المطلة على البحر • وخطط ميدان جديد مستطيل الشكل وهو المعروف بميدان محمد علي اليوم • وأحيط بمباني ذات طراز موحد •

كما أعيد تطهير ترعة المحمودية التي تسير في معظمها مع الخليج الناصري القديم وابتدأ تعمير جانب الترعة بمنازل الكبراء ذات الحدائق — كما اتصلت الترعة بميناء الاسكندرية بعد اصلاحه • وأنشأ قصر رأس التين كما أنشأ بعد ذلك قصر المحمودية وقصر القباري وهو المبنى الدائري الذي استعمل بعد ذلك لعدة أغراض منها كورنتينة وهو قائم الآن وسط بعض المزارع ويرجى أن يحافظ عليه لقيمته الفنية — ومن وجهة التعليم أنشئ في ذلك العهد مدرسة ابتدائية وأخرى ابتدائية وثالثة ثانوية للطب • واضطرد بعد ذلك العمران

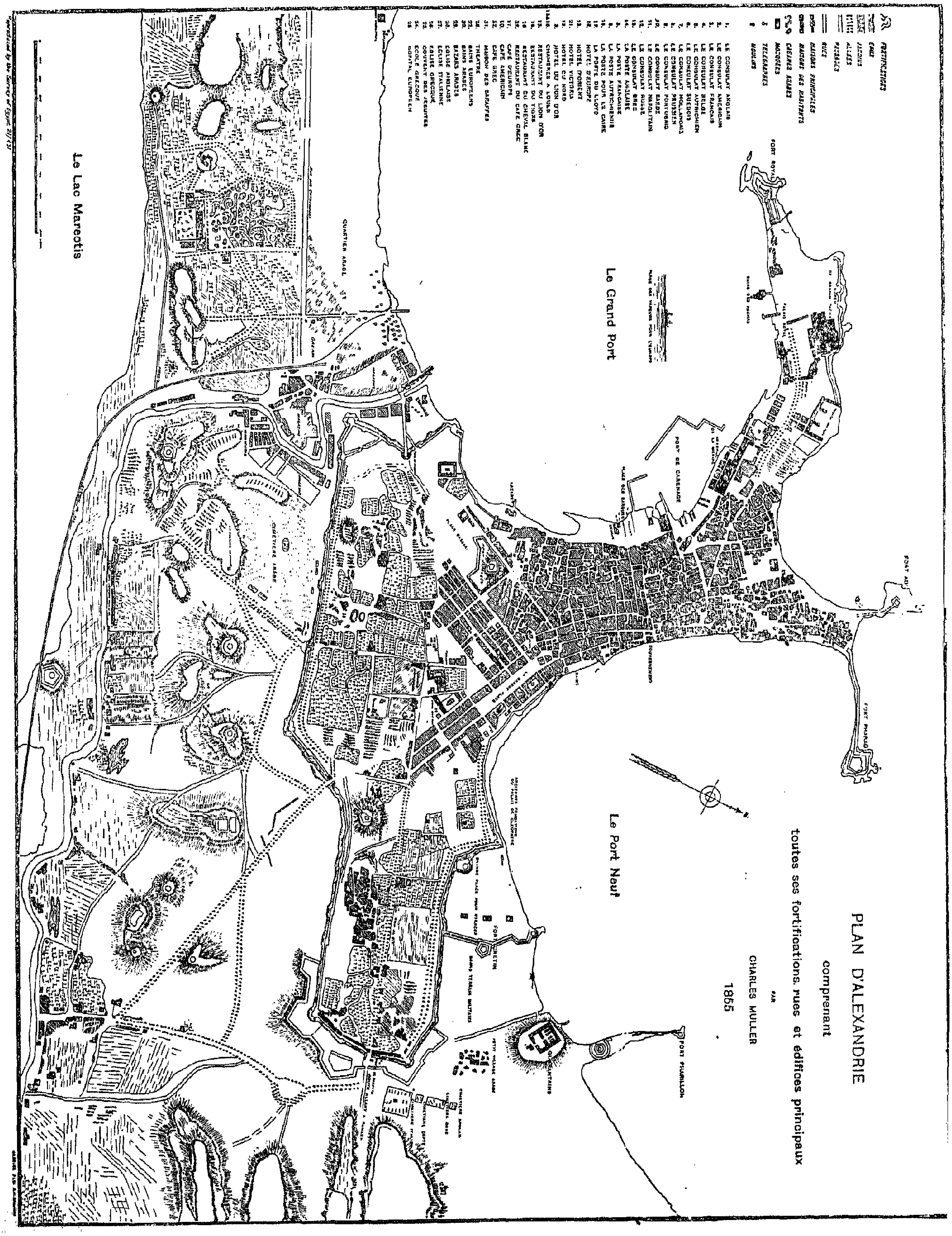
من صناعة وتجارة فزاد عدد سكان المدينة الى نحو مائة ألف نسمة •

وابتدأ العمران يتجه الى جهة الشرق الى ناحية الرمل فأقيمت القصور والمساكن الجميلة تحيط بها الحدائق التى جلب لها من الخارج المزروعات والأشجار القيمة ومازالت آثار هذه الحدائق الى اليوم الا أنه للأسف بدأ الاهمال يتنابها فتقطع الأشجار العالية وتباع الأراضى فى تقسيم عقيم تبنى عليه مبانى متلاصقة متنافرة •

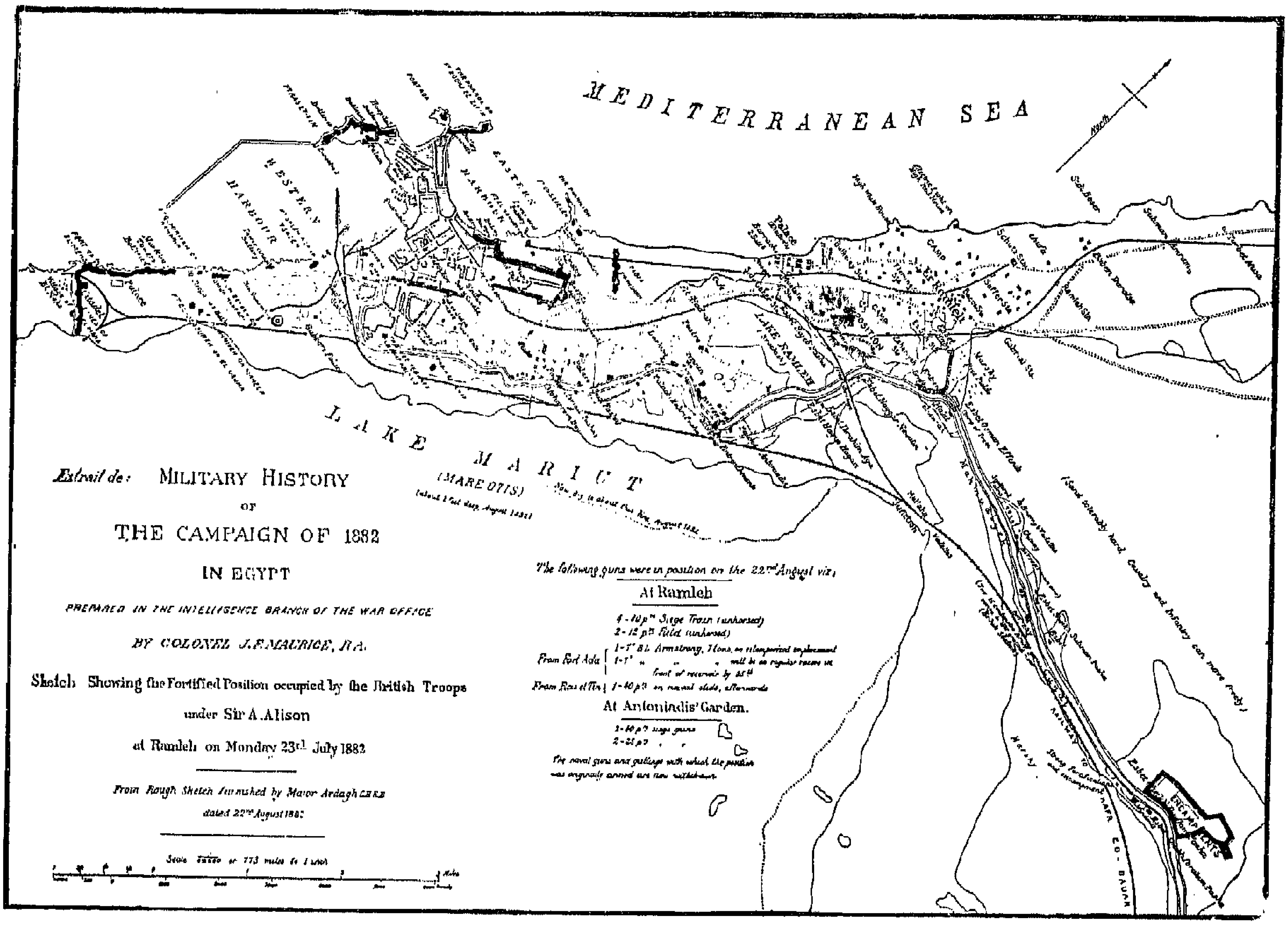
وعلى شاطئ • المحمودية أنشئت فى عهد اسماعيل حدائق النزهة وأنشأ كثير من المدارس المصرية ومدارس الجاليات الأجنبية بعد أن توافد على المدينة كثير من الأجانب •

وعقب الاحتلال البريطانى خربت معظم أحياء المدينة وهدمت مبانيها نتيجة لما أصابها من مدافع الانجليز •

وفى أيام عباس الثانى ابتدأ النشاط ثانية فى اقامة المنشئات كان أهمها مدرسة العباسية الثانوية نسبة الى اسمه ومبانيها تحتلها الآن كلية العلوم كما أنشئ • قصر المنتزه فى جهة المنتزه وهو اليوم متحفا وأراضيه الشاسعة المحيطة به والمطلة على البحر فتحت للشعب كحدائق عامة •



الاسكندرية بعد وفاة محمد على سنة ١٨٥٥



الاسكندرية وقت الاحتلال البريطانى سنة ١٨٨٢

تخطيط ماكلين :

وضع هذا التخطيط المهندس ماكلين وبذل فيه مجهودا كبير – ونشر وتم طبعه فى سنة ١٩٢١ بعد أن قرر القومسيون البلدى بجلسته فى ٣٠ أكتوبر سنة ١٩١٨ تكليفه بذلك .

والمشروع بصفة عامة تناول كثيرا من المسائل المتنوعة من وجهة شق الشوارع والطرق الجديدة وفتح الميادين والعناية بدراسة المواقع الأثرية والحدائق وتصميم طريق الكرنيش وغير ذلك مما هو مبين فى الاتى :

١) اعداد ميدان كبير أمام قصر رأس التين ووصله بطريق عريض بميدان المساجد –

٢) اقتراح انشاء ترعة تصل مابين الميناءين الشرقية والغربية .

٣) انشاء ميدان محطة مصر .

٤) انشاء ميدان بمحطة الرمل (ميدان سعد زغلول الحالى) .

٥) مد طريق الكورنيش من كليوباترا الى جهة أبى قير .

٦) التوسع جهة العجمى .

٧) اقتراح موقع بسيدى بشر للجبانات الجديدة .

٨) تخصيص المنطقة مابين مينا البصل وترعة الفرخة وماحول الميناء الغربى – للصناعة .

٩) اقتراح بعمل أرصفة على ترعة المحمودية بصفة مرافى .

١٠) اقتراح بعمل طريق طولى امتداد من شارع فؤاد الى أبى قير بعرض ٥٠ مترا مارا بجهة سموحة .

١١) تخطيط جميع الرقعة البنائية الجديدة والمقترحة للاسكان على طريقة الشوارع العمودية بعضها على بعض – بكثرة زائدة وقد تنفذت بعض الأحياء السكنية بمقتضى هذا وظهرت آثار وعواقب هذا النوع من التخطيط فى حى مثل حى غيط العنب .

وكان المشروع عامة يهدف الى الامتداد الطولى على ساحل البحر بطرق طولية لم تشبك اشتباكا مستمرا من الشرق الى الغرب — وربما لأنه لم تكن مشروعات بحيرة مريوط قد بدء في دراستها وقتذاك فان مشروع ماكلين لم يتناول هذا الجزء الجنوبى بشيء من الدراسة ولم يظهر فى المشروع ارتباط أو تحديد للشبكة الكبرى للمواصلات أو بمعنى آخر لم يتناول التخطيط تصميم الهيكل الرئيسى الداخلى أو الخارجى — ومن ثم لم يمكن تحديد المناطق المختلفة بصفة حاسمة .

الا أنه كان من ضمن الاقتراحات التى كان يرجى أن تحظى بالاهتمام تخصيص الميدان الجديد المواجه للميناء الشرقية (ميدان المسلتين) وهو ميدان سعد زغلول حاليا لاقامة مبان حكومية وبلدية ذات صفة عامة — الاستزادة من الحدائق العامة الكبيرة التى كان من الصائب تحديدها لهذا الغرض، مثل موقع المستشفى الأميرى، والحديقة الكبيرة على البحر مباشرة بجهة بير مسعود بسيدى بشر وغيرها —

الجزء الثانــــــــــــى

الحالة الراهنــــــــــــــة

وماتناولها من اقتراحات

سكان المدينــــــة :

يضطرد ازدياد عدد السكان فى الدولة المصرية اضطرادا عظيمــــا ولاتستثنى مدينة الاسكندرية فى هذا بل تزيد بعوامل أخرى نتيجة لازدهـــار الصناعات بها وما يقربها من مراكز صناعية ولسبب هجرة العمال الكثيرين اليهــا من قراهم ـ ولقد نشأت عقب الحرب العالمية الثانية نهضة صناعية استوعبت منهـم العدد الكبير ـ فازدحمت المدينة بسكانها ازدحاما شديدا وخاصة بالقـــرب من أماكن العمل مثل جهة الميناء • فى حى الجمرك وغيره من الأحيـــــاء التى نبتت فيهـــا مختلف المصانع كما هو واضح من خريطة كثافة السكـــان (الخريطة رقم ٢) •

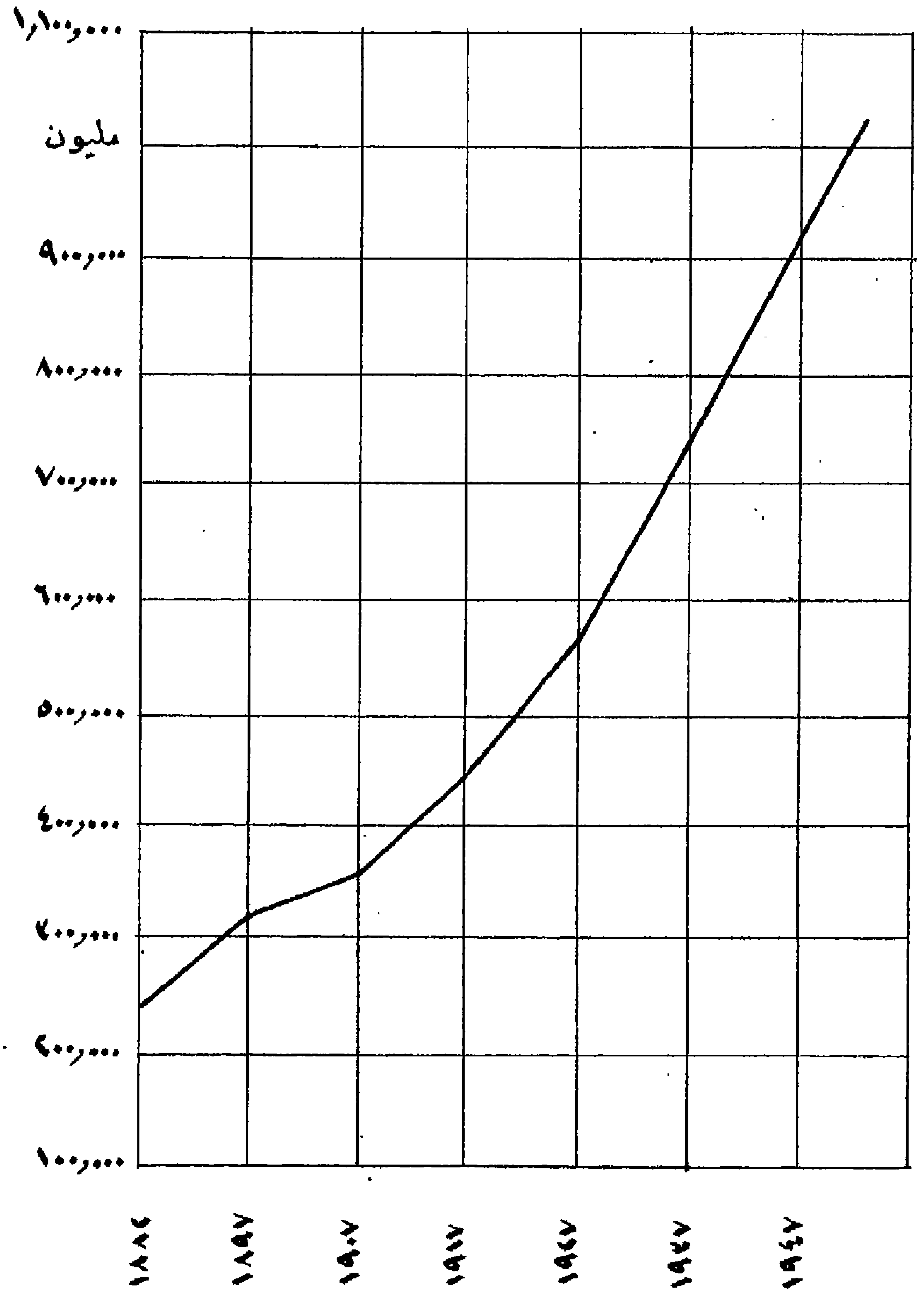
وزادت حدة المشكلة بسبب ازالة كثير من العقارات بما تعرضت لــــه المدينة من الغارات الجوية وعدم ملاحقة ماينشأ بها من مساكن •

والاقسام التى زاد فيها عدد السكان زيادة كبيرة فى العشرات سنــين الاخيرة هى كما يتضح من الرسومات البيانية هى أقسام كرموز ومحرم بك والرمل •

كما تبين خريطة كثافة السكان (الخريطة رقم ٢) ازدحام بعض المناطــق بالسكان ازدحاما شاذا يصل الى عشرة أضعاف مايعتبر فى المقياس السليـــم ازدحاما خطيرا •

رسم بيانى لعدد سكان المدينة حسب التعدادات

من سنة ١٨٨٢ الى سنة ١٩٤٧



وفيما يلى بيان بالكثافة الكلية للسكان فى الشياخات المختلفة بأقسام المدينة وهى بدلالتها على مقدار التزاحم فانه يستدل أيضا منها عن أثر انعدام الأراضى الفضاء والحدائق والشوارع المتسعة والمرافق والمبانى العامة الواجب توفرها بجانب المسكن نفسه .

ونرى أن البيان التالى له دلالته فى توجيه النظر لدراسة مشاريع الاسكان على أساس علمى صحيح .

وتعتبر الكثافة بمعيار أكثر من ٤٠٠ فى حدد المعيار الخطير . والبيان هو ما يأتى :ـ

بيان بالكثافة الكلية للسكان (متوسط عدد الأشخاص فى كل فدان)

فى الشياخات المختلفة بأقسام المدينة

محتسبه على أساس تعداد السكان لمصلحة الاحصاء والتعداد لسنة ١٩٤٧ و المنشور سنة ١٩٥٢ .

١) الشياخات التى بها الكثافة أقل من ٣٠ شخص فى الفدان :

قسم الرمل .

شياخة ــ المحروسة ــ المنتزه ــ المندره ــ سان استفانو ــ سيدى بشر ودار عيسى ــ فلمنج ــ مصطفى باشا وبولكلى .

قسم محرم بك .

باب شرقى ووابور المياه ــ عزب البر القبلى ــ عزبة سعد .

قسم مينا البصل .

البورصة وكفر عشرى بحرى ــ البيطاش ــ الدخيلة ــ العمود الصجمى ــ القبارى القبارى شرقى ــ المكس ــ الورديان .

٢) الشياخات التى بها كثافة السكان بين ٣٠ و ٦٠ شخصا فى الفدان :

قسم الرمل .

أبوالنواتير ــ الظاهرية ــ القصيصى ــ ومشتس والرمل والميرى حجر النواتية

قسم اللبان .

السكة الجديدة ــ النجع الجديد ــ

قسم محرم بك .

اللزاريتو والشاطبى ــ

قسم مينا البصل .

أم كبيبه .

٣) الشياخات التى بها كثافة السكان بين ٦٠ و ٩٠ شخصا فى الفدان :

قسم الرمل .

السيوف

قسم المطارين .

مسلة شرقى ـ كوم الدكة شرقى وغربى ورشيد

قسم اللبان .

سوق الجمعة والمنير

قسم المنشية .

البلقطرية وسوق البرسيم ـ المغاربة الهماميل

قسم كرموز .

الطاره الطوبجية الغاطس ـ

قسم محرم بك .

الابراهيمية قبلى والحضره بحرى ـ محرم بك وامبروزو

٤) الشياخات التى بها كثافة السكان بين ٩٠ و ١٢٠ شخصا فى الفدان :

قسم المطارين .

المسله غربى وشريف باشا .

قسم اللبان ٠

الجنينة الكبرى وسوق المميز

٥) الشياخات التى بها كثافة السكان بين ١٢٠ و١٥٠ شخصا فى الفدان :

قسم العطارين ٠

العطارين شرقى

قسم كرموز ٠

غيط العنب غرب

قسم محرم بك ٠

الابراهيمية بحرى وسيدى جابر

قسم مينا البصل ٠

القبارى غربى ـ المعزوزه ـ كفر عشرى قبلى ـ كوم الشقافه غربى ٠

٦) الشياخات التى بها كثافة السكان بين ١٥٠ و٢٠٠ شخصا فى الفدان :

قسم الجمرك ٠

الحجارى

قسم اللبـــــان ٠

الفراهـــــــدة

قسم المنشيـــــة ٠

المغاربة وسوق المميز

قسم محرم بك :

الحضرة قبلى

قسم مينا البصل :

طابية صالح

٧) الشياخات التي بها كثافة السكان بين ٢٠٠ و ٢٥٠ شخصا فى الفدان :

قسم الجمــــرك :

الشمركى ــ رأس التين

قسم الرمـــــل :

زعربانة والحمام والسوق

قسم العطارين :

الباب الجديد غربى ومنشة

قسم اللبان :

الجدد واللبان ــ النجع القديم

قسم المنشية :

المغاربة وسوق الترك

٨) الشياخات التي بها كثافة السكان بين ٢٥٠ و ٣٠٠ شخصا فى الفدان :

قسم الجمــــرك :

صفر باشا

قسم محرم بك :

بوالينو والاسكندرانى

قســـم الرمل :

العاقصة وباكوس

٩) الشياخات التى بها كثافة السكان بين ٣٠٠ و ٣٥٠ شخصا فى الفدان :

قسم الجمـــرك :

زاوية القبانية

قســـم اللبان :

مشمش البصل

١٠) الشياخات التى بها كثافة السكان بين ٣٥٠ و ٤٠٠ شخصا فى الفدان :

قسم العطارين :

عطارين غربى

قسم اللبان :

باب سدره الجوانى وجنينة العيون

١١) الشياخات التى بها كثافة السكان بين ٤٠٠ و ٤٥٠ شخصا فى الفدان :

قسم الجمـــرك :

مدوره

قسم اللبـــــان :

الجنينة الصغرى وكوم بكير

قسم كرمـــــوز :

الباب الجديد شرقى

قسم العطـــارين :

العطارين صورى

١١) الشياخات التى بها كثافة السكان بين ٤٥٠ و ٥٠٠ شخصا فى الفدان :

قسم الجمـــــرك :

السيالة نمرة ١ ــ البركة ــ قبو الملاح ــ المغاورى

قسم اللبـــــان :

الصابورة

قسم كـــــرموز :

باب سدره بحرى (سوق الغنم) ــ جامع سلطان ــ غيط العنب غربى ــ

نوبار باشا ــ كرموز شرق .

١٣) الشياخات التى بها كثافة السكان بين ٥٠٠ و ٦٠٠ شخصا فى الفدان :

قسم الجمـــــرك :

ابو شوشة ــ البلقطرية ــ الصيادين ــ السيالة نمرة ٢ .

قسم اللبـــــان :

التخشيبه والقهوة والقزاز .

قسم كرمـــــوز :

باب سدره غربى ــ راغب باشا .

١٤) الشياخات التى بها كثافة السكان بين ٦٠٠ و ٧٠٠ شخصا فى الفدان :

قسم الجمـــــرك :

سوق السمك القديم

قسم كرمـــوز :

كرموز غرب .

١٥) الشياخات التى بها كثافة السكان بين ٧٠٠ و ٨٠٠ شخصا فى الفدان :

قسم كرمـــــــوز :

باب سدره شرقى .

١٦) الشياخات التى بها كثافة السكان بين ٨٠٠ و ٩٠٠ شخصا فى الفدان :

لا يوجـــــــد

١٧) الشياخات التى بها كثافة السكان بين ٩٠٠ و ١٠٠٠ شخصا فى الفدان :

قسم مينا البصل :

كوم الشقافه شرقى

١٨) الشياخات التى بها كثافة السكان بين ١٠٠٠ و ١٥٠٠ شخصا فى الفدان :

قسم الجمرك :

المزار ــ زاوية خطاب

قسم كرمـــــوز :

غيط العنب شرقى

١٩) الشياخات التى بها كثافة السكان بين ١٥٠٠ و ٢٠٠٠ شخصا فى الفدان :

قسم الجمـــــــرك :

التمرازية

٢٠) الشياخات التى بها كثافة السكان بين ٢٠٠٠ و ٤٠٠٠ شخصا فى الفدان :

لا يوجـــــــد

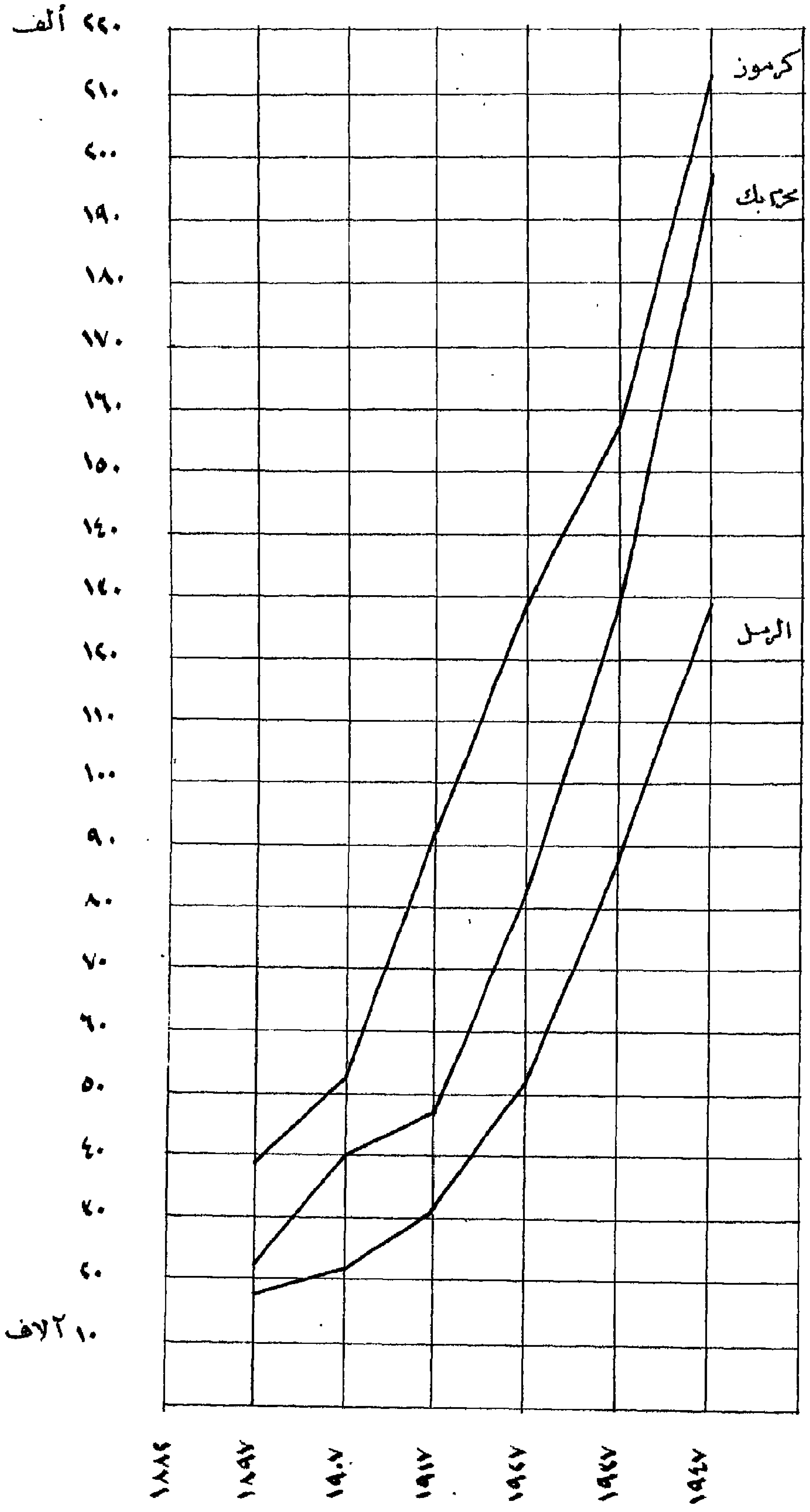
٢١) الشياخات التى بها كثافة السكان أكثر من ٤٠٠٠ شخصا فى الفدان :

قسم الجمـــــرك :

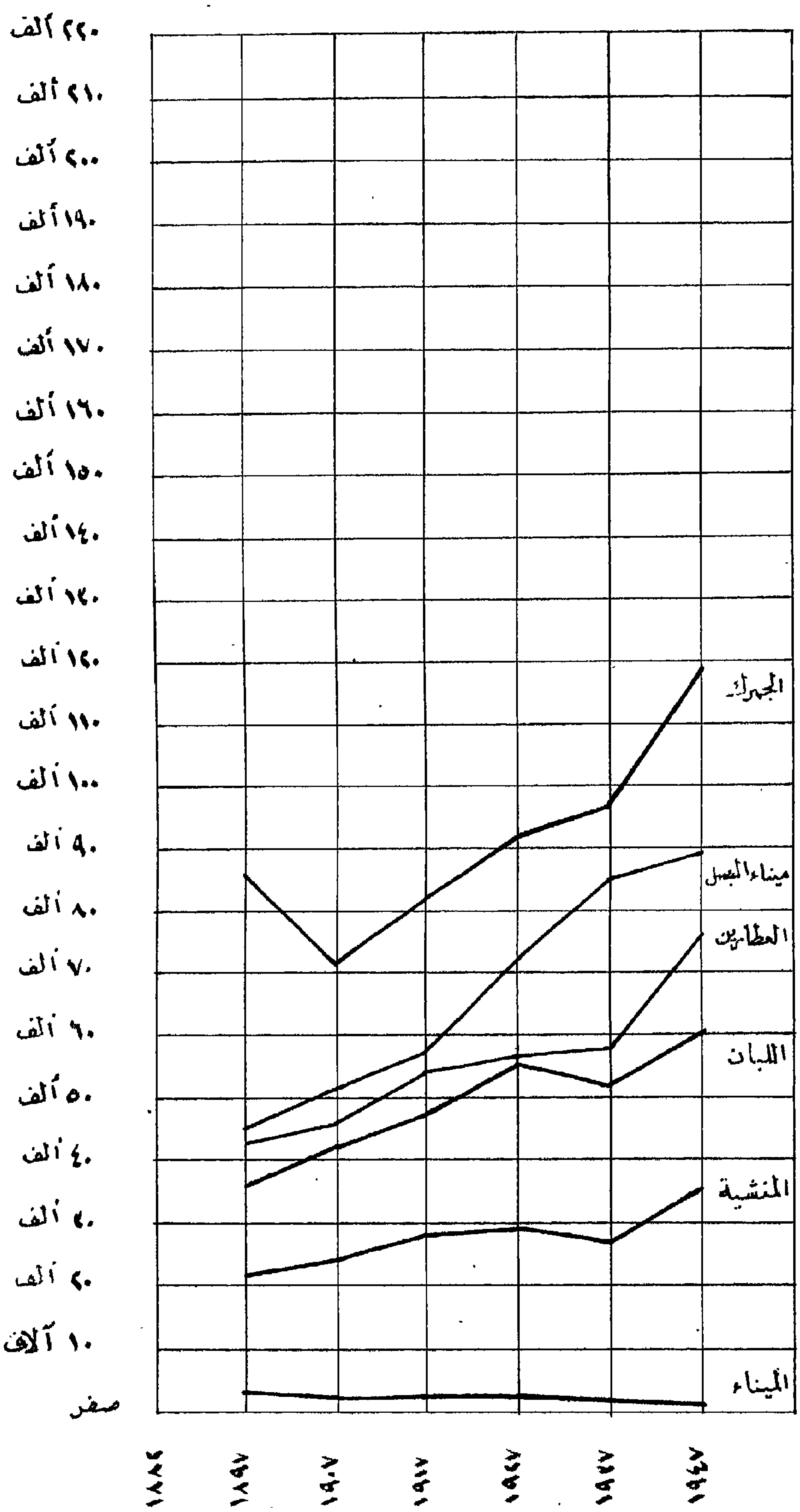
الحلوجى

رسم بياني لعدد سكان الأقسام المختلفة بالمدينة

حسب التعدادات من ١٨٩٧ إلى ١٩٤٧



رسم بياني لعدد سكان الأقسام المختلفة بالمدينة
حسب التعدادات من سنة ١٨٩٧ إلى سنة ١٩٤٧



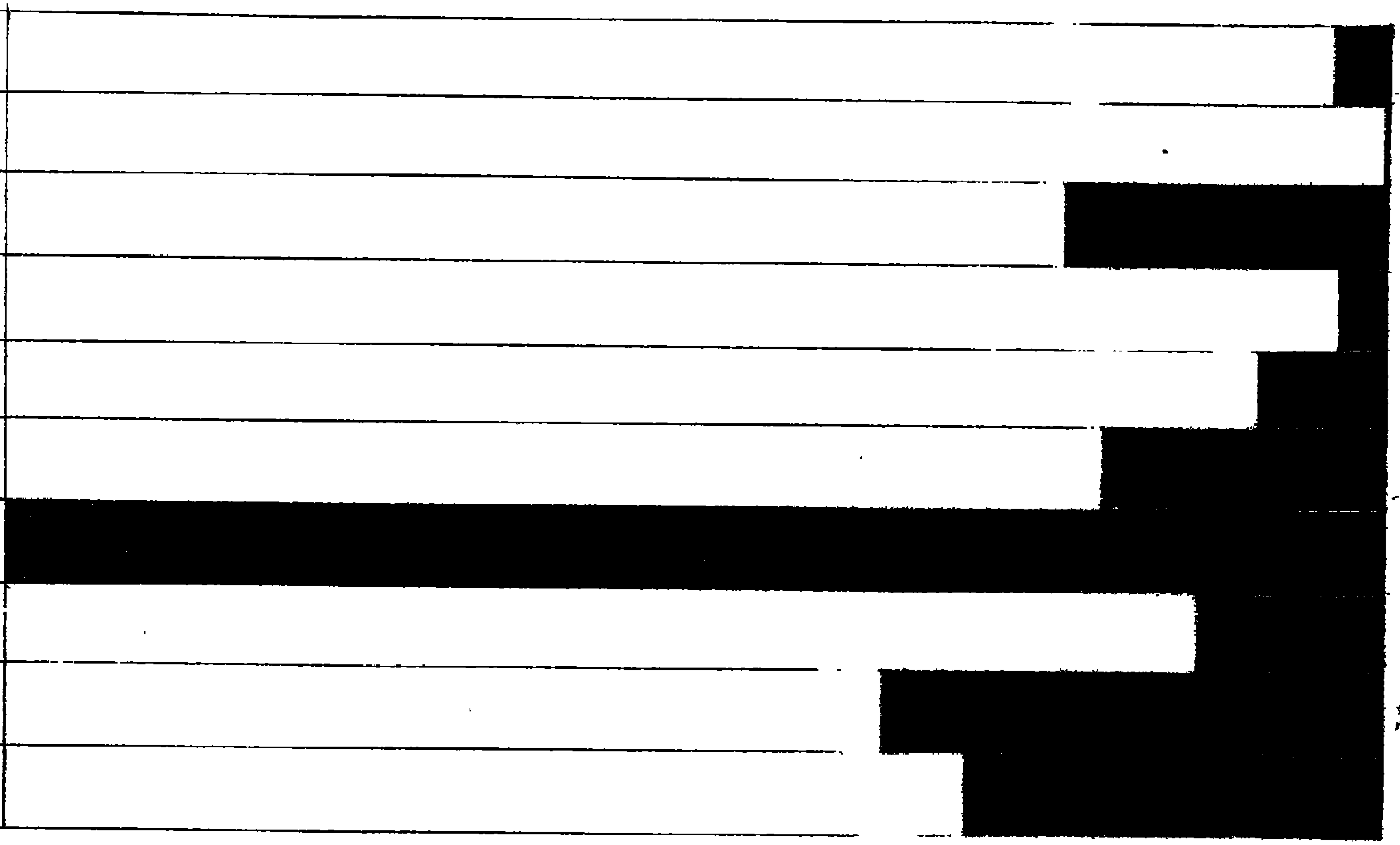
كثافة السكان والتزاحم

(متوسط عدد الأشخاص لكل كيلومتر مربع) تعداد ١٩٤٧

قسم	مساحته بالكيلومتر مربع	عدد سكانه	كثافة السكان في الكيلومتر مربع	التزاحم ما يخص كل غرفة من الأشخاص
الجمرك	١٫٠٦٦	١١٩٧٤١	١١٢٣٢٧	٢
الرمل	٢٦٫٠٥٥	١٢٦٤٤٠	٤٨٥٢	٢
المطارين	٢٫٠٢٣	٧٥٦٤٧	٣٧٣٩٣	١
اللبان	١٫٧٣٥	٦٠٥٢٥	٣٤٨٨٤	٢
المنشية	٠٫٥٧٠	٣٥٤٧٤	٦٢٢٣٥	٢
الميناء	١٫١١٧	١٠٢٢	٩١٤	٤
كرموز	٣٫٢٩٧	٢١٣٢٠١	٦٤٦٦٥	٢
محرم بك	١٨٫٦٣١	١٩٧٣٣٤	١٠٥٩١	١
مينا البصل	١٦٫٧٧١	٨٩٦٤٠	٥٣٤٤	٢
جملة محافظة الاسكندرية	٧١٫٢٦٥	٩١٩٠٢٤	١٢٩١٠	٢

بيان السكان حسب أنواع العمل (لا يشمل الأطفال دون الخامسة)

تعداد ١٩٤٧



زراعة وتربية طيور وحيوانات وصيد	agriculture + fishing	١٢,٤٤٥
استثمار المناجم والمحاجر والملاحات	mining & quarries + salt lakes	٥١١
الصناعات التحويلية	Production industry	٧٧,٢٧٨
البناء والتشييد	Building	١١,١٠٢
النقل والمواصلات	Transport	٤٠,٨٩٨
التجارة	Commerce	٦٦,٦٨٠
خدمات شخصية	~~Private Service~~ $\frac{1}{3}$ Pop.	٢٢٤,٨٠٤
خدمات اجتماعية وعامة	Public Social Service.	٤٤,١٢٧
أعمال غير منتجة وغير واضحة X⊗	Non productive work including pupils students.	١١٩,٢٨٨
الذين لا عمل لهم	unemployment	٩٩,٠٤٧
الجملة العمومية	excluding children under 5 yrs	٧٨٧,٢٧٠

X⊗ منهم ٨٥٥٦٤ تلميذة

الأسكـــــان :

يتضح مما سبق أن المدينة بها تزاحم فى السكن جسيم وأن معالجـــة هذه المشكلة الاجتماعية الكبرى لم يبدأ التفكير فى معالجتها الا حديثا ـ

فمسألة السكن اليوم لها اعتبار وعناية من الدولة كبيرة ونرى أن تتناولهـــا أولا من ناحية التخطيط/لكن وجهة العمل على توفير المسكن المناسب فـــان المسكن فى حد ذاته لايفى بالغرض المعيشى وأن مرفق المعيشــــة يتكون من جملة عناصر أحدها هو المسكن أو مبنى السكن نفسه ٠

وأن المرافق الأخرى التى تتبع أو تكمل المنفعة لهذا المسكن فهـــى عديدة منها طرق المواصلات الوافية ومنها المتاجر والصناعات والمدارس والعيادات الطبية والخدمات الحكومية العديدة والحدائق الى غير ذلـــك مما يستوجب وجوده أو ضرورة ايجاده بقرب المسكن الى حد ٠

ولذا كان لابد فى دراسة مشاريع السكن أن تكون مشاريع للأسكان ـ فـلا ينفرد المشروع ببحث وتصميم مبنى أو مبانى سكنية اقتصادية فى تصميمهـــا مناسبة فى ايجارها وتيسير تملكها ٠ بل يكون البحث فى الاسكان نفســـه ـ فتنهج المناهج فى هذا الضوء من الدراسة ٠

والحالة الراهنة بالاسكندرية فى هذا الموضوع بعيدة كل البعد عن هذا التجديد شأنها فى ذلك شأن العاصمة وسائر بلاد الدولة ٠

وانشاء المبانى السكنية واستغلالها له اعتبار هام فى استغلال رؤوس الأموال سواء كانت بواسطة أفراد أو شركات ٠

ولانعدام قيود التخطيط والتشكيل الواجب فى ايجاد المرافق اللازمة للسكان كانت هذه النتيجة الحتمية من توالد هذا النوع من المبانى وتكاثره .

ومن مثل انعدام قيود التخطيط الواجب تحديدها فى المناطق السكنية ما سبق ذكره من حالة حى كرموز وغيط العنب فهى كتل متراصة من المبانى السكنية يفصلها عن بعضها أزقة طولية وعرضية ـ

ونقترح فى هذا الشأن أن تكون دراسة مشاريع الاسكان التى تأتى تفصيلا بعد مرحلة تحديد المناطق السكنية ـ نقترح أن تكون الخلية السكنية الكاملة هى وحدة السكن وأن تكون جملة خلايا سكنية ما يسمى بالحى السكنى ـ

وتحديد عدد السكان فى الخلية نفسها واجب ونرى أن يتراوح ما بين خمسة آلاف وخمسة عشر ألفا نسمة أو يزيد قليلا بحسب نوع المنطقة وامكانيتها والكثافة المطلوبة ـ وبحسب تحديدها فى الاطار الناتج من طرق رئيسية فى شبكة الطرق ـ وهى بمساحتها المحددة نجد أنها ستكون أقل من كيلومتر مربع أو تكاد ـ مما ييسر لسكانها التنقل بسهولة والتجول فيها لقضاء حاجاتهم المختلفة . وبدون عبور الطرق السريعة التى تحوطها . ولقضاء حاجات المعيشة اليومية يكون بالخلية فى مكان محدد منها المتاجر اللازمة فى مركز الخلية وتشمل على . ساحة رياضية ـ مركز ثقافى ـ مدرسة أو اثنان من مدارس المرحلة الأولى بحسب عدد السكان . وحدة علاجية وقائية ـ وحدة اجتماعية . ولكل عدد من الخلايا وليكن اثنين أو أكثر يصمم مركزا عاما يشمل موقع لدار للسينما مثلا وحديقة عامة كبيرة ومركزا اداريا حكوميا ومدة أو مدارس ثانوية للبنين والبنات وغير ذلك ـ

وبهذا يكون للخلية كفايتها من المرافق وللحى بأجمعه كذلك مما يوفر الأمن للسكان ووفر الوقت والجهد والنفقات فى الانتقال من المسكن واليه فى قضاء الواجبات ومايحتاج اليه الانسان .

وهذا مانرمى اليه من أسس فى بحث مشاريع الاسكان ونأمل تطبيقه وبحثه تفصيليا بواسطة جهات الاختصاص فى تعمير المناطق الجديدة المقترحة .

وفى حالة المناطق السكنية الموجودة وخاصة التى بها كثافة السكان تزيد زيادة كبيرة عن الكثافة التى نقترحها وهى تتراوح مابين ٥٠ و ٢٠٠ شخصا فى الفدان للمناطق السكنية بحسب نوع المساكن بهذه المناطق - يرجى أن يتناولها التحديد وفرض القيود على استمرار البناء بها مع نزع ملكيات بعض الأراضى فيها تدريجيا حتى تستوفى الشروط المطلوبة من ناحية الأراضى الفضاء والحدائق العامة والملاعب والأسواق .

أما فى الأحياء أو المناطق السكنية الغير صالحة للسكنى قياسا على المستوى الملائم فهذه يجب اعادة تخطيطها تخطيطا شاملا من جديد وينفذ هذا على عدة مراحل تبدأ بهدم أقلها صلاحية للسكنى وبناء بدلا منها وحدات سكنية مستوفية الشروط السابق ذكرها فى الخلية السكنية فى حدود الشبكة المبينة فى التخطيط العام . ثم تتكرر العملية بعد ذلك حتى يتم اعادة انشاء المنطقة بأجمعها كاملة بمرافقها .

والمناطق السكنية الحالية والمقترحة كما هو مبين بالخريطة رقم (٨) تبلغ مساحتها نحو ١٥,٢٠٠ فدانا تقريبا بخلاف منطقة قلب المدينة والميناء والمناطق الصناعية وأحواش السكك الحديدية والأراضى الزراعية ومنطقة الترفيه الرياضى

الكبرى وغيرها ـ وهذه المساحة تكفى لاسكان حوالى مليون وتسعمائه الف نسمة على أساس متوسط الكثافة المقترحة وهو ١٤٠ شخصا فى الفدان .

وبالرجوع الى تطور زيادة عدد السكان المستمر نجد أنه بعد خمسين سنة ينتظر أن يكون عدد السكان بالمدينة ضعف عددها الحالى أى حوالى اثنين مليون نسمة . وأن هذا يطابق ما اقترح من مساحات تخصص للمبانى السكنية وأن هذه المساحات تكفى للعدد المنتظر الوصول اليه فى سنة ٢٠٠٠ م .

وفى المستقبل البعيد اذا استمرت الزيادة عن هذا الحد أى (٢ مليون) فانه يقترح الا تمتد رقعة المدينة عما مقترح فى المشروع انما تنشأ حينئذ ضواحى مستقلة بذاتها ومرتبطة بالمدينة عن طريق الشبكة الكبرى . ويجوز أن تكون هذه الضواحى فى ناحية العجمى والمعمورة مثلا وخلافها وهذا سوف يتوقف على الظروف المستقبلة بعد مضى خمسون عاما .

الحدائق العامـــــــــــــة

تنعم الاسكندرية بحدائق عامة آية فى الجمال وروعة المنظر والموقـــــــع فاختيرت حدائق الشلالات فى موقعها وكان عبارة عن كثبان رملية فى مرتفعـــــــات ومنخفضات وهى الحدائق التى تجانب اليوم طرق هامة من طرق المدينة مما يهـيى• للانسان وهو عابر فيها شيئا من الترفيه •

وحدائق النزهة وانطونيادس بها من التوقيع مما يسعد مرتاديها • ومساحة الأرض التى تشغلها هاتين الحديقتين الكبيرتين هو نحو ١٧٦ فدانا من مجموع مساحة الحدائق العامة بالمدينة وهو ١٩٢,٢٥ فدانا تقريبا •

وفيما يلى ما استخلص من بيان عن حدائق المدينة ومساحتها حسب ماقـــدم الينا من قسم حدائق البلدية :ـ

بيان الحدائق العامة التابعة للبلديـــــــة

اسم الحديقة	المساحة بالفدان	اسم الحديقة	المساحة بالفدان
حدائق النزهة	٦٠	حدائق المعمورة	٦
حديقة أنطونيادس	٤٠	حديقة ميدان سان كاترين	١
حديقة الورد	٦	حديقة اللورد ى كرومر	٢
حديقة بجوار مسجد سيدى جابر	١/٤	حديقة نوبار	٣
حديقة أبى النواتير	٢	حدائق الخندق البحرى	٤٠
حدائق فريال	١	حدائق الخندق القبلى	٣٠
حديقة تمثال سعد زغلول	٣		

المجمـــــوع ١٩٢,٢٥ فدانا

هذا عدا بعض الحدائق فى الميادين أو فى الجزر وسط الطرق وعلى جوانبها والمشاتل وهى فى الواقع ليست حدائق يتمتع بها الجمهور فى التنزه ٠

وتكون بهذا نسبة مجموع مساحات الحدائق العامة الحالية الى مساحة الاسكندرية الحالية بأجمعها بما فيها منطقة الميناء والصناعات وغيرها وهى حوالى ١٧ ألف فدان هى ٢ر١ ٠/٠ ٠ وفى الحقيقة بالنسبة لمساحة المناطق السكنية الحالية فقط نجد أنها قد تزيد قليلا عن ٢ ٠/٠ ٠

وهذه النسبة فى الواقع تقل كثيرا عن المقياس المتبع فى البلدان الأخرى وهو حوالى ١٤ ٠/٠ من مساحة المناطق السكنية وينقسم هذا الى حدائق عامة وتبلغ مساحتها حوالى ١٠ ٠/٠ والباقى وهو ٤ ٠/٠ تمثل الحدائق الخاصة بالخلايا السكنية والملاعب الرياضية والساحات الشعبية ٠

والحدائق الخاصة بالخلايا تحسب على أساس فدان لكل ألف شخص بما فيها حدائق تخصص للأطفال ويضاف الى ذلك فدانا ونصف لكل ألف شخص تخصص للساحات الرياضية الشعبية ٠

يلاحظ فى بيان الحدائق العامة التابعة للبلدية وهى التى تقدر مساحتها بحوالى ١٩٢ فدان أن معظم هذه المساحة مركزة فى حديقتين كبيرتين وانتقار جميع الأحياء الأخرى للحدائق العامة ٠ علما بأن الترويح على الشاطئ محدود بعدة أشهر فى السنة وهو بذلك لا يغنى عن العمل على رفع هذه النسبة الضئيلة حتى تصل الى المستوى اللائق ـ وهذا ما يوجب الاهتمام به ٠

أما عن الاقتراحات المبينة على خريطة استعمال الأراضى المقترح فهى

تبين الحدائق العامة الكبرى فقط بحسب توزيعها فى أنحاء المدينة المختلفة .

وكما تبين فى الحديث عن الخلايا السكنية فان كل خلية يكون لها حدائقها الخاصة بالأطفال وغيرها وساحتها الرياضية وبديهى أن هذا لا يدخل فى نطاق الدراسة لهذا المشروع التخطيطى العام انما يتأتى بالدراسات والتصميمات التفصيلية لكل من هذه الخلايا على حدة وبواسطة الجهات المختصة وبحسب الحاجة وتطور العمران فى المدينة بحيث يكون كل ذلك مسايرا للفكرة العامة والخطوط العريضة التى يهدف اليها المشروع ــ ولتنفيذ هذا يجب أن تتدرج الدراسة من مقاييس الرسم الصغيرة حتى تصل الى دراسات تفصيلية بمقياس ١ : ١٠٠٠ و ١ : ٥٠٠ على أساس من البيانات والاحصائيات المحلية التى بموجبها تحدد المساحات الكافية لكل خلية من هذه الخلايا السكنية .

وتتلخص الاقتراحات بخصوص الحدائق العامة الكبرى فيما يلى :

١) تحويل المنطقة الأثرية بباب سدره الى حديقة عامة بعد نقل الجبانات منها وكشف الآثار الموجودة بها ان وجدت والاحتفاظ بها .

٢) تحويل لسان السلسلة بعد توسعته الى حديقة عامة .

٣) تحويل الجزء الأوسط من نادى اسبورتنج الرياضى الى حديقة عامة على أن يكتنفه من الجهتين الشرقية والغربية مشاريع للاسكان .

٤) امتداد حديقة النزهة جنوب الطريق المقترح بدلا من ترعة المحمودية حتى السكة الحديد ويجوز ان تخصص هذه الزيادة الى حديقة حيوان المقترحة لمدينة الاسكندرية .

٥) تحويل الجزء الأوسط من معسكرات مصطفى باشا الى حديقة عامة مع تخصيص الجزئين الشرقى والغربى منها لمشاريع الاسكان وذلك بعد امكان نقل المعسكرات الى الاماكن الفسيحة المقترحة على الشبكة الكبرى للمواصلات الخارجية لمرونة تحرك القوات للأغراض الدفاعية .

٦) تحويل جبانة الظاهرية بعد نقلها ومنطقة النخيل الموجودة شرقها الى حديقة عامة ٠

٧) اضافة حدائق عامة أخرى فى المناطق السكنية المقترحة كما هو مبين فى الخرائط رقم ٨ و ١٠ ٠

ويلاحظ أن مجموع مساحات هذه الحدائق العامة الكبرى المبينة على خريطة المناطق العام (خريطة رقم ٨) هو ١٤٧٠ فدانا تقريبا — وهذا يمثل حوالى ١٠ ٠/٠ من مجموع مساحات المناطق السكنية المقترحة والحالية وباضافة الحدائق الخاصة بالخلايا السكنية وكذلك ساحاتها الرياضية الشعبية الى حوالى ١٤ ٠/٠ وهى النسبة المطلوبة للوصول بمدينة الاسكندرية الى المستوى المعترف به فى البلدان الأخرى ٠

منطقة قلب المدينـــــــة :

منطاقة قلب المدينة هى المنطقة التى تتركز فيها عموما المتاجر الكـــبرى بأنواعها ومكاتب الشركات وذوى المهن والمصارف الرئيسية وأماكن اللهو والتسليـــة والترفيه والفنادق الكبرى وأماكن الاجتماعات والسينما والمسارح • كما يكـــون بها الدور الحكومية والبلدية •

ولذا كان لهذه المنطقة أهمية كبرى من حيث وضعها فى التخطيط العام •

وقلب المدينة هو الموقع الأصلى للاسكندرية القديمه ومنه تفرعت على مر السنين الطرق الجديدة فى الاتجاهات المختلفة •

وبها لذلك حركة المرور حركة دائمة من الصباح المبكر الى مابعد منتصف الليل فهى خلية حية دائبة الحركة يؤمها ألوف الجماهير وتسير فيها مئات السيارات ووسائل النقل الأخرى المنوعة •

ولقد بدأت بوادر اختناق هذه المنطقة وانسداد شرايينها عقب الحرب الأخيرة بزيادة عدد السكان فى مدينة الاسكندرية وزيادة عدد السيارات فيهـــا زيادة كبيرة كما هو واضح من الرسومات البيلنية عن عدد السكان والسيـــارات بالمدينة والذى يتضح منها أيضا اضطراد الزيادة مستقبلا •

والمنطقة حاليا يخترقها طريق فؤاد وهو الطريق الوحيد الموجود حاليـا الذى يربط المدينة طوليا من الشرق الى الغرب • وهذا مما يزيد فى ازدحامها بوسائل النقل ــ ويلاحظ أن نسبة عالية من وسائل النقل من عربات خاصة وأوتوبيسات التى تخترق قلب المدينة ليس لحاجة لها تربطها بهذه المنطاقة ولكن لعدم وجود طريق آخر سريع يوصلها الى الجهات التى تقصدها •

والمشروع يقترح الآتـــى :

١) تحديد هذه المنطقة بطريق دائرى لايقل عرضه عن أربعين مترا ـ لمـــرور السيارات العامة والخاصة ـ وهذا لتفادى مرور وسائل النقل المختلفة من مخترق هذه المنطقـة .

٢) أن تصب فى هذا الطريق الدائرى بعض الطرق الاشعاعية الرئيسيـــــة والهامة فى شبكة الطرق . ولذلك لتسهيل المواصلات بين أجزاء المدينة المختلفة وهذه المنطقة .

٣) أن تخترق بعض هذه الطرق الاشعاعية الطريق الدائرى ثم تنتهى بميادين متسعة بها امكنة كافية لانتظار السيارات .

٤) أن يدرس تفصيليا فى قلب المنطقة وعلى الطرق الاشعاعية موقعين لمحطتين نهائيتين لسيارات الركاب العامة للخطوط الداخلية والخارجية على ألا تستعمـــل الميادين أو الطرق لهذا الغرض .

٥) تصميم الطرق بحيث لايخترق المنطقة من أحد طرفيها الى الطرف الآخـــر طريق هام رئيسى مع دراسة التوسع فى قصر المرور فى اتجاه واحد وفى منـــع السيارات منعا باتا فى بعضها الا فى حالات الطوارئ .

٦) العناية بتخصيص مساحات كافية لانتظار السيارات فى المواقع المقترحـــة سواء فى الميادين أو تحت سطح الأرض أو فى جاراجات خاصة ذات طوابق أو ملحقة بالمبانى العامة .

٧) عدم الحاجة الى توسعة الشوارع الحالية لغرض تسهيل المرور مادام أنه سيستخلص مجموع الحركة الى خارج المنطقة وحولها . ويقتصر مرور العربات فى المنطقة على المرور المحلى فى أضيق الحدود .

٨) العناية بعروض الافاريز للمشاة بحيث لاتقل عن ستة أمتار فى الشوارع التجارية الهامة .

٩) العمل على كثرة ايجاد البواكى فى المبانى أو الجاليرى الموصل من شارع الى

آخر وذلك لاستعمال جوانبها فى المتاجر ونحوها حيث أن ذلك من أوفق العناصر لجو بلادنا •

١٠) رفع خطوط الترام من داخل هذه المنطقة (رفع هذه الخطوط من قلب المدينة) واقتصار مرور العربات فى المنطقة على المرور المحلى فى أضيق الحدود نتفادى بذلك الحاجة الى توسيع الطرق الحالية بهذه المنطقة ـ لأنه كما هو واضح أن محاولة توسيع هذه الطرق فى منطقة قلب المدينة سيكلف الدولة أموالا طائلة نظرا لارتفاع سعر الأراضى والمبانى ـ علما بأنه حتى اذا أمكن توسيعها حاليا أو فى القريب العاجل بدون تحديد المرور بها سيسبب فى المستقبل البعيد أن هذه الطرق ستكون أضيق مما تحتاج اليه حركة المواصلات حينئذ ـ ولذلك نجد أن هذه السياسة المقترحة هى أسلم وأوقع حل لمنطقة قلب المدينة •

ولقد حددت هذه المنطقة فى المشروع حسب ما يأتى :ـ

١) شمالا طريق الكورنيش من السلسلة الى حدائق فرنسا • وعرضه الحالى يكفى للغرض •

٢) جنوبا شارع عبد المنعم بعد توسعته •

٣) شرقا شارع عبد الرحمن رشدى وقد قررت البلدية توسعته بموجب تصميم لائق وكاد العمل أن يتم •

٤) غربا ميدان المنشية ثم شارع السبع بنات بعد توسعته حتى يلتقى بشارع عبد المنعم •

وبذا تتكون الحلقة الدائرية لمنطقة قلب المدينة •

أما عن الطرق الاشعاعية التى تغذى قلب المدينة من الاجزاء المختلفة فهى كالآتى :

ـ ١) طريق الكرنيش من الشرق والغرب •

ـ ٢) شارع ابراهيم بعد توسعته واعداده للمرور السريع •

ـ ٣) طريق الميناء البحرى الجديد بعد استكماله وهو يصب فى ميدان المنشية •

٤) شارع السبع بنات بعد توسعته •

٥) شارع فؤاد •

٦) شارع النبى دانيال بعد توسعته وامتداده جنوبا •

٧) الطريق الرئيسى الاشعاعى المتصل مباشرة بطريق القاهرة الاسكندرية الصحراوى السريع •

٨) شارع السلطان حسين •

ويتكون القلب نفسه بعد هذا التحديد وعلاقته المحكمة بالشبكة الرئيسية من منطقة أبعادها نحو ٢,٥ كم طولا على البحر ومواجهة للمينا• الشرقية وبعرض نحو كيلومتر واحد •

وتكون الدراسة التفصيلية لهذه المنطقة بحسب ماسبق سرده من شروط وتتناول مايأتى من عناصر :

١) المركز الحكومى والبلدى مواجه للمينا• الشرقية فى اتساع من حدائق واطار مناسب — وهو عنوان المدينة ووجهة المواطن •

٢) المكتبة العامة ودار المتحف وملحقاته ودار المعروضات •

٣) دار المسرح البلدى ومعهد الموسيقى والتمثيل •

٤) حديقة كبرى للترفيه فى السلسلة بعد زيادة مساحتها باستعدال جوانبها وعمل رصيف جديد من الناحية الشرقية والغربية على أن تشمل من العناصر المناسبة مما تفتقر اليه المدينة مثل منشأة لائقة للبحار وثروتها المائية — وبرج مرتفع يرتاده الجمهور لمشاهدة أعلام المدينة ويوحى الى منارة السلسلة فى العهد العربى •

٥) تخصيص منطقة على الكورنيش لمواقع مبانى ذات صبغة خاصة مثل الفنادق والكازينوهات وما الى ذلك •

٦) تخصيص مايتبقى من أراضى فضا• بصفة حدائق للزينة وذلك على الكورنيش فى هذه المنطقة •

٧) التجاوز عن شرط الارتفاعات فى قانون المبانى وسن تشريع خاص لهذه المنطقة •

وطبيعى أن هذه المنطقة سيكون بها غير ذلك من المخازن والمتاجر الكبرى والعناصر السكنية وبعض الصناعات الخفيفة التى يسمح بها فى غير المناطق الصناعية البحتة — وغير ذلك ماتستكمل به كفايتها الذاتية •

الصناعــــــة :

بالاسكندرية عدد كبير من المصانع يزداد عددها من يوم لآخر وسيكون لها فى هذا المضمار شأن كبير والبلاد فى وثبتها التحريرى الكبرى • ومن أكبر الصناعات فيها صناعة الغزل والنسج يعمل بها نحو خمسة وعشرون ألف عامل بخلاف المصانع الكبرى التى فى دائرة كفرالدوار وهى فى الحقيقة تعتبر مصانع فى ضواحى الاسكندرية كمصانع شركة الحرير الصناعى وصباغى البيضا وشركة مصر لغزل ونسج القطن الرفيع — (وسيتبين بعد هذا أن منطقة الصناعة الكبرى الأولى المقترح تخصيصها فى المشروع للصناعة مستقبلا ماهى الا فملا امتداد بأحكام لهذه المنطقة الصناعية الكبرى) •

وفيما يلى بيان[x] بنوع الصناعات وعدد المشتغلين بها من العمال :

---

x المرجع : غرفة اسكندرية التجارية المصرية (الاسكندرية ١٩٤٩)

الصناعات والعمـــــال

رقم	نوع الصناعـــــــة	عدد المصانع	عدد العمـــــال
١	صناعة كبس الأقطـــــان	٤	٢,٠٦٢
٢	صناعة الغزل والنسج	٦١	٢٤,٨٢٠
٣	صناعة الملابس الجاهزة	٥٢	٨١١
٤	الصناعات الغذائية	٧٣٠	٩,٢٠٥
٥	صناعات الدباغة	١٩	٢٨١
٦	المصنوعات الجلدية	١٤٤	٩٠٢
٧	الصناعات الميكانيكية	٢٢٣	٢,٦٥٠
٨	الصناعات الكهربائية	٨	١٢٠
٩	استخراج الخامات الطبيعية المعدنية	٤	٩٥٠
١٠	الصناعات الكيماوية	٨٦	٣٥٠
١١	مستحضرات الزينة والتجميل	١١	١٠٠
١٢	صناعة الزجاج	١٧	٥
١٣	الفخار والخزف والطوب النارى	٣	٩٥
١٤	صناعة مواد البناء	٤٦	٩٠٠
١٥	استخراج الأحجار	١١	١,٣٣٢
١٦	صناعة النجارة	١٩٧	٢٢٣٩
١٧	الفرش والمكانس وغيرها	٢٣	١٤٧
١٨	منتجات خوص النخيل والشمار	١٨	٢٤٣
١٩	صناعة الورق ومنتجاته	١٢١	٥٠٣٢
٢٠	صناعة الزوايا والأمشاط	٣	٣٣٣
٢١	توليد القوى الكهربائية وتوزيعها	٢	٥٥٧
٢٢	تنقية المياه وصناعة الثلج	٩	٣٩٢
٢٣	الكبريت	٣	٥١٧
٢٤	الدخان والسجاير	٢٠	٥,٠٣٤
٢٥	الصياغة والمجوهرات	٤	٤٥
		١٨١٦	٥٩٥٨٧

أما عن مواقع هذه الصناعات بالمدينة فانه قد بذل جهد فى بيان المواقع العامة للرئيسى منها (الخريطة رقم ١) ووجد أنها تتخلل مختلف الأحياء من سكنية وغيرها وليس لها مناطق محددة تحديدا صريحا • ولو أن هناك اشتراطات خاصة فى انشائها الا أنها لاتتناول وجه التحديد المفهوم بتوزيع المناطق•

وأغلب هذه الصناعات نبتت حول ترعة المحمودية وبالقرب من الميناء البحرى وكان النقل المائى بواسطة هذه الترعة وعدم استعمال النقل بالطرق بالكثرة الحالية من أهم الأسباب التى أدت الى مواقعها هذه •

كما أن لهذه أثر واضح فى ازدحام السكان ازدحاما خطيرا جاء ذكره فى بحث حالة السكان الراهنة ــ فى هذه الجهة من المدينة •

أما عن الصناعات التى فى جهة الشرق (السيوف) وفى الغرب كمكابس القطن ومصنع الأسمنت الكبير فأكثرها تم انشاؤها أثناء الحرب أو بعدها مباشرة وهى أسعد حالا بالنسبة الى يسر اسكان عمالها • والآن وستستخلص حركة النقل المائية من سبيلها الحالى وذلك بسبب شق ترعة الملاحة الجديدة التى ترجو أن تتم وتكون صالحة لتحقيق هذا الغرض ــ فليس ثمة مبرر للسماح بانشاء مصانع جديدة فى منطقة المحمودية بل بالعكس فلنترك مبانى هذه الصناعات قائمة حتى بمرور السنين تكون المنطقتين المقترحتين للصناعات الكبرى فى المشروع قد ازدهرتا بما يحقق اقتراحات توزيع المناطق المختلفة توزيعا سليما •

والمنطقة الشرقية ولو أنها أرض زراعية حاليا الا أن للصناعات الكبرى والصناعات الثقيلة التى يرجى أن تقوم بها مستقبلا تستلزم أرضا صلبة يقربها العمران بمرافقه الكاملة •

كما أن نمو بعض الصناعات بمنطقة كفر الدوار وما يجاورها بدون أى سياسة مرسومة لتحديد المناطق يسبب ضررا بليغا للأراضى الزراعية المجاورة اذ أنهـــا بذلك تتشعب وتتغلغل فى هذه الأراضى الزراعية •

كما أنه بالتطور المنتظر للصناعة فى البلاد لايفوتنا أن نعد مشاريــع الاسكان الكاملة للعمال والموظفين وعائلاتهم الذين يستوجب سكنهم قرب هــذه المراكز الصناعية •

أما عن المنطقة الثانية جنوب الميناء تخصص للصناعات الخفيفة حول المرفأ النهرى كما أنه يلاحظ أنه خصص فى جهتها الشمالية الغربية منطقة جديــدة للسكن لاسكان المنطقة الصناعية هذه ولتخفيف الضغط عن المناطق المزدحمــة الحالية •

ومعلوما أن انشاء هذه المنطقة الصناعية الجديدة ومنطقة السكن المجاورة لها سيتم بعد تجفيف هذه المنطقة من بحيرة مريوط •

الميـــــناء البحرى :

ان ميناء الاسكندرية بحالته الراهنة يلاقى من ضيق مساحته وازدحامــه بمرافق الموانى والمخازن وأرصفة البضائع واختلاط الحركة الداخلية به ما يســبب عطلا جسيما فى كفايته فضلا عما يلاقيه الركاب من صعوبات فى الوصول اليــه من المدينة ثم فى اجتيازهم الى بواخرهم طرقا تمتزج مع حركة البضائع والتشوين فى الميناء نفسه •

ولقد عنى فى المشروع أن تخصص الميناء بمنطقة ترتبط ارتباطا وثيقا مع الشبكة الداخلية الرئيسية كما أنها تتصل رأسا بالشبكة الخارجية مما يمكن الاتصال بسائـــر

أنحاء البلاد فى سهولة وسرعة .

وكان لابد من تحديد منطقة الميناء هذه بطريق دائرى يقترح ألا يقل عرضه عن أربعين مترا ويبدأ من جهة رأس التين ثم يسير فى اتجاه حول الميناء بعد اضافة أجزاء من الأحياء المقابلة لتكبير مساحته حتى يعبر كوبرى القبارى ثم يضم بعد ذلك الأراضى التى فى جهة البحرية الغربية ويمتد حتى ناحية باب العرب .

وعلى ذلك يتكون الميناء بمرافقه ومخازنه وأرصفته المتنوعة ومحطة الركاب والمبانى الحكومية المختلفة — والمنطقة الجمركية الحرة وغير ذلك من المرافق فى المساحة المحصورة مابين هذا الطريق والبحر .

وتدرس هذه المنطقة تفصيليا بعد هذا على اعتبار أنها وحدة تم اتصالها اتصالا وثيقا بالشبكة الكبرى للمواصلات وتحددت صلتها أيضا بمناطق للسكن قريبة منها من جهة ومناطق العمل والصناعة من جهة ثانية — ومنطقة قلب المدينة من جهة ثالثة .

منطقة البترول :

ان المنطقة المخصصة حاليا للبترول بجهة المتراس بالمكس — مازالت بقرب الميناء بحيث تعرضها لخطر الحرائق والتدمير .

وكما هو مبين فى خرائط استعمال الأراضى وتوزيع المناطق نجد أنه بعد اتمام الحركة الملاحية ومرافقها مستقبلا أن هذه المرافق ستكتنفها المخازن الكبرى والمنطقة الصناعية وفى هذه الحالة تكون جهة المتراس هذه شمال المخازن والمصانع مما يعرض هذا كله للتلف وخاصة فى حالات الطوارىء الاستثنائية والحروب .

ولذا يقترح المشروع أن تخصص لهذه المستودعات مستقبلا منطقـــة بعيدة من الميناءين البحرى والنهرى وتبعد أيضا عن البحر نفسه لأغراض دفاعية وذلك فى جنوب بحيرة مريوط كما هو مبين فى الخرائط بالقرب من السكة الحديد والطريق الحربى على الأراضى الرملية التى تسمح اتساع رقعتها وارتفاعـات مناسيبها بأن تنتشر هذه المستودعات على مسافات ويجوز أن ينشأ الكثير منهـا تحت سطح الأرض احكاما فى الأمن والتمويه •

وتبعد هذه المنطقة عن جهة الميناء بمسافة ستة كيلومترات تقريبا علـى طول السكة الحديد والطريق المجاور لها من الجهة الغربية مما يسهل مد مواسير التغذية فى هذا الاتجاه •

المنطقة الزراعيـــــــة :

نظرا للحاجة اليومية للمدينة من خضروات وفواكه طازجة ومنتجات الألبان وخلافه لابد من الاحتفاظ بمساحات من الأراضى الزراعية الملاصقة والمتغلغلـة فى بعض الأحيان فى المناطق السكنية المقترحة مع استصلاح أكبر جزء ممكن مـن المساحة المجففة من بحيرة مريوط كما هو مبين بالخرائط لهذا الغرض •

وبطبيعة الحال ستنشىء عدة قرى بهذه المنطقة المستصلحة وعدة منشئات للصناعات الزراعية ويكون كل ذلك فى نطاق حدود المدينة المقترح مما يسهـل الاشراف عليها وضمان الحصول على احتياجات المدينة من المواد الغذائية •

أماكن الاصطياف والشواطـــــئ :

تنحصر هذه الأماكن التى جعلت للاسكندرية مكانتها الممتازة بين مصايف البلاد فى الآتى :

١) الشواطئ بالمدينة على طريق الجيش .

٢) جهة العجمى .

٣) جهة أبى قير .

أما عن الشواطئ بالمدينة فانه كما هو معروف أن معظمها قد فقد قيمته لغرض الاستحمام والاستجمام الصيفى بسبب تخطيط الكرنيش ملاصقا للبحر وما ترتب على هذا من ضيق مساحة الشاطئ نفسه وعدم المحافظة على التكوين الصخرى الطبيعى الذى كان يكتنف الشاطئ . فضلا عن ضيق عرض الطريق نفسه وهو حاليا عشرون مترا ثم عدم تقييد ارتفاعات المبانى وتنسيقها تنسيقا خاصا يتلائم وهذا الشاطئ .

والطريق نفسه كطريق للمرور به خطورة من جهة المنحنيات القوية بسبب مما يسبب دائما كثيرا من الحوادث وفى نفس هذه المواضع وخاصة فى الصيف عاما بعد عام ـ كما أن تحمله من مرور البضائع والقطن فى مواسمه مايزيد عدد الحوادث .

ويقترح مايأتى لمعالجة هذه الحالة :ـ

١) استعدال الطريق فى المنحنيات الخطرة سواء بالدخول فى الشاطئ أو فى نزع الملكية من جهة المبانى .

٢) توسعة هذا الطريق وخاصة فى المناطق التى لم تزدحم بالمبانى الحديثة على واجهته ويمكن ابتداء هذه التوسعة من جهة ستانلى حتى المنتزه وتصميمه بافريز عريض للنزهة وطريق خاص للعجلات .

٣) رد الطريق الى الخلف من جهتى مصطفى باشا ومسجد سيدى بشر وبذا يتكون شاطئين هامين للاستحمام والرياضة الصيفية وعرض كل منهما يزيد عن ١٥٠ مترا .

٤) سن تشريع خاص بالمبانى التى تقام على واجهته وعلى حسب خطوط التعديل المقترحة بحيث تقيد الارتفاعات الى عشرة أمتار مثلا وتقيد مساحة البناء بالنسبة للأراضى ورد المبنى عن خط الملكية بنحو ثلاثة أمتار مثلا — وتكون هذه الاشتراطات بعمق محدد الى الداخل .

٥) العناية بازادة الشواطئ الرملية الأخرى كل ماأمكن ذلك بطريقة الاستفادة من وجود صخور طبيعية وعمل أرصفة يملأ مابينها بالرمال وقد نجحت هذه العملية فعلا فى زيادة شاطئ سان استفانو .

٦) الاستزادة مما قامت به البلدية فى عهدها الحالى من الخطوات الموفقة فى تخصيص مرافق رياضية للأطفال .

٧) ازالة أكشاك الاستحمام الخاصة الحالية التى يعلو سطحها عن منسوب افريز الكورنيش والاستزادة مما قامت به البلدية هذا العام من وحدات خلع الملابس فى مختلف الشواطئ .

٨) اعداد أماكن للسيارات خاصة بالجهات المزدحمة ومنع انتظار السيارات على الطريق نفسه فى جهات متفرقة مقابلة للشواطئ الهامة .

٩) اعداد بعض الأراضى الفضاء الحالية بصفة حدائق صغيرة للزينة وفرض الضرائب الاضافية على أصحاب الأملاك المطلة عليها — مما سيجئ شرحه فى التصقيع .

ومن الناحية الصحية نرجو باتمام مشاريع المجارى التى تسير فيها البلدية أن يمنع منعا باتا صرف الفضلات وأعمال المجارى الى البحر مباشرة على هذه الشواطئ . والتى تتلوث أيضا بفضلات ونفايات البواخر من زيوت تلفظها هذه البواخر فى سيرها موازية للساحل فى طريقها من الاسكندرية الى الشرق وبالعكس — وبهذه المناسبة نذكر أن هذا الموضوع هو محل دراسة حاليا بين الهيئات الدولية للوصول الى اتفاقات فيما بينها بهذا الشأن وخاصة فى الشواطئ التى تتعرض لهذا التلوث بحكم موقعها بالنسبة للتيارات المائية واتجاه الريح — ويرجى أن يحظى هذا الأمر بالعناية —

ثانيا : جهة العجمى .

تمتاز هذه الضاحية بجوها الجاف ومائها الصافى ـ ورمال شاطئها المتسع ويتخلله من زراعات من أشجار التين والنخيل مما يضفى كله على مرتادى المنطقة مايرجونه من رياضة جسمانية وذهنية . وهم يتركون المدينة بشواطئها الضيقة وضوضائها للاستمتاع بشئ من الهدوء فى مناظر طبيعية بحرية خلابة بالرغم من عدم سهولة المواصلات اليها حاليا وعدم وجود مرافق عامة بها .

ولقد زاد فى السنين الأخيرة مرتادى هذه المنطقة وظهرت بوادر العمران واقامة المبانى المعدة للتصييف على الشاطئ ، والذى ان لم يحدد حسب تخطيط تفصيلى موضوع فسوف نجد بعد مدة من الزمن أن المبانى انتشرت على طوله وتلاصقت الى بعضها وقربت من الساحل .

وقد درست هذه العوامل جميعها فى وضع الفكرة العامة عن تخطيط هذه المنطقة من المشروع للاحتفاظ بالطابع الخاص الذى يميزها ـ وبذلك يمكن تحويل هذه المنطقة الى مصيف عالمى يضارع أجمل المصايف الموجودة على البحر الأبيض المتوسط ـ نجعل لها فى التخطيط العام منطقة خاصة فى شرقها شمال المطار الحالى بالدخيلة وتشمل الفنادق الكبيرة والكازينوهات والمتاجر والحدائق وأماكن الترفيه والملاهى وغير ذلك مما يساعد على اجتذاب المصيفين من البلاد وخارجها ـ وينشأ لهذه المنطقة على ساحلها الشمالى الشرقى كورنيش بعرض مائة وخمسين مترا يحتوى على حدائق للزينة مستمرة وعناصر مناسبة للتسلية وطوله نحو كيلومترا واحد يخصص أغلبه للتريض والتجول وعند نهايته الشمالية ميناء بحرى لهواة الرياضة المائية ومرسى للقوارب والزوارق ـ أما باقى منطقة العجمى فيقترح المشروع انشاء ثلاث وحدات سكنية على نظام الخلايا انما بطابع خاص بها كل منها مستقل ذاتيا بحاجياته اليومية ـ وتفصل بين هذه الوحدات مناطق تخصص للرياضة واقامة معسكرات الشباب .

ويربط هذه الوحدات طريق رئيسي يوصلها الى منطقة الترفيه الرئيسية كما هو مبين فى الخرائط • وتترك المنطقة جنوب هذا الطريق كما هو لزراعة التين والنخيل للاحتفاظ بطابعها الخاص —

ثالثا) جهة المعمورة وأبى قير :

تمتاز هذه الجهة بقربها من العمران فى الاسكندرية وبكثرة خلجانها وجوناتها التى تصلح مناطق اصطياف من الدرجة الأولى — ولو أن حدود المدينة المقترحة فى المشروع تنتهى عند حدائق المنتزه فانه يوجى أن يكون لهذه المنطقة من شرقى المنتزه الى أبى قير تخطيطا عاما يدرس على أساس الاحتفاظ بالصبغة الخلوية على طول الشاطئ • وقد اقترح فى المشروع ألا يستمر الكورنيش على طول الساحل من المنتزه شرقا بل يكون الوصول لهذه الجونات الطبيعية بواسطة عدة طرق تتفرع من الطريق الرئيسى فى الجنوب كما هو مبين بالخرائط •

منطقة المرافق الرياضية الكبرى

لقد أوحى وجود المطار البحرى بدون استعمال والمناطق الفضاء المحيطة به وماينتظرها من تجفيف بالتفكير فى استغلال هذه المنطقة بأسرها كمنطقة غابات ومركز رياضى أوليمبى يشمل الرياضة البحرية من تجديف وتزلاق على الماء وما الى ذلك وستاد كبير للألعاب الأوليمبية بقربه مدينة خاصة به لاسكان وتدريب الرياضيين ويلاحظ فى اختيار موقع هذا الاستاد الكبير أن يسهل الوصول اليه بسبل المواصلات المختلفة كطرق تتصل اتصالا مباشرا بالشبكة الرئيسية للطرق وبواسطة وصلة خاصة به من خط السكك الحديدية •

وكذلك يمكن توسيع نادى الصيد ومدرسة الرماية الموجودة حاليا بهذه المنطقة — أما المطار البرى فهو لا يصلح لاستقبال الطائرات الضخمة الحديثة

كما هو معروف ولذلك نقترح نقله جنوبا الى منطقة أرضها صلبة تحدد بمعرفة المختصين بين الطريق الرئيسى المقترح مخترقا البحيرة وطريق مصر الاسكندرية الصحراوى ثم استغلال هذا المطار الموجود حاليا كمدرسة ونادى للطيران لتشجيع الشباب على ممارسة هذه الرياضة ٠

منطقة الجامعة :

أنشئت جامعة الاسكندرية الحديثة فى أغسطس سنة ١٩٤٢ فى ظروف قاسية حيث كانت الحرب العالمية الثانية على أشدها وكان ميدان القتال قد اقترب من المدينة نفسها ٠ وشمل مرسوم تأسيسها تنظيم كلياتها السبع وهى الآداب والحقوق والطب والعلوم والهندسة والزراعة والتجارة ــ بعد أن بدأ أكثرها كفروع من جامعة القاهرة ٠

لما كان انشاء هذه الجامعة الثانية فى الدولة بسبب ازدياد عدد الطلبة بالقاهرة وتخفيفا للضغط عليها فقد كانت السرعة فى الانشاء من أسباب عدم اعداد الأماكن اللازمة اللائقة بجامعة المدينة وتزويدها بالمرافق الكفيلة بتأدية رسالتها على الوجه الأكمل ٠ ومازالت تستأجر المبانى خاصة لكلياتها المبعثرة فى أحياء مختلفة من المدينة مما لا يتيح للطالب الاستفادة من وجوده فى جو جامعى على ما هو معروف ٠ فاليوم وقد أصبح عدد الطلبة والطالبات نحو الثمانية آلاف بعد احدى عشر سنة من انشاء هذه الكليات نجد أن الجامعة ينقصها المرافق الجامعية الرئيسية ــ ولذلك يقترح المشروع أن تخصص أماكن الجبانات المقترح نقلها خارج المدينة ــ لكليات الجامعة المختلفة ومرافقها حتى يوجد الحرم الجامعى المنشود وسيكون ضمن هذا كلية الهندسة وجارى انشاؤها وكلية الزراعة الموجودة حاليا والتى عدلت مبانيها بما يوفى طلباتها ثم كلية الحقوق وكلية الآداب وكلية التجارة ــ أما كلية الطب فموقعها حاليا وماتم بها من انشاءات تفى بالغرض أما

كلية العلوم ومعهد الكيميا• الصناعية فيقترح نقلها أيضا فى الحرم الجديد •

ومن الناحية القبلية وعلى شارع فؤاد تخصص منطقة لصالة الاجتماعات الكبرى والمكتبة العامة للجامعة والادارة ـ وبقرب كل ذلك مرفق رياضى عظيم هو استاد البلدية الحالى الذى نقترح تخصيصه للجامعة بعد انشا• المركز الرياضى الأولمبى الكبير المقترح انشاؤه لمدينة الاسكندرية •

أما عن أراضى السلسلة المخصصة حاليا للجامعة فيقترح أن تستعمل فى أغراض أخرى غير جامعية •

الجبانات :

تشغل الجبانات الرئيسية حاليا مساحات كبيرة من الأراضى فى وسط المدينة بل فى أهم بقع منها ففى الغرب جبانة سدره الكبيرة وفى جهة الشاطبى مدافن الطوائف المختلفة ومدافن المسلمين بالمنارة ـ كما يوجد بالرمل بجهة الظاهرية جبانة كبيرة وسط الحى المعروف بهذا الاسم •

ووجود هذه الجبانات على أهم طرق المدينة وفى وسط المساكن والكليات الجامعية والمعاهد والمدارس وبجوار المستشفيات ـ وفى بقع يحسن استغلالها فى أغراض أخرى أكثر ملا•مة ومنفعة ـ يوجه النظر الى الاسراع فى نقلها الى أماكن مناسبة •

وهذه المقابر كانت قد اختير مواضعها من قديم الزمن على مرتفعات خارج أسوار المدينة ـ وكان بعدها عنها بقدر محدود بحيث يسهل الوصول اليها أما سيرا على الاقدام أو باستعمال الدواب •

واليوم وسبل الانتقال والنقل غيرها عما مضى — فانه ليس هناك مايبرر هذا التقرب من مساكن الاحياء •

والبلدية جادة منذ سنوات فى بحث هذا الموضوع رغبة فى تقرير نقلها من أماكنها الحالية •

ولقد تم بحث المواقع التى تصلح لهذا الغرض وتستوفى الاشتراطات الواجب توافرها وأهمها ارتفاعها عن منسوب سطح البحر وبالتالى عن منسوب مياه الرشح ارتفاعا كافيا — وبعدها عن الرقعة البنائية وامكان عزلها عما حولها بواسطة غابات وحدائق — مع سهولة الوصول اليها بوسائل النقل الحالية •

والاقتراح فى مشروع التخطيط أن تنقل هذه المقابر الرئيسية الى موقعين كبيرين :

الأول على الحد الشرقى القبلى جنوبى المندره •
والثانى على الحد القبلى بقرب تل عيسى بين الطريق الحربى وسكة حديد مريوط •

فالموقع الأول وهو امتداد للجبانة الحالية قبلى المندرة — يقع على شارع المنتزه ويفصله عنه أراضى للحدائق ويمكن الوصول اليه من هذا الطريق شرقا ومن شارع أبى قير جنوبا ومن الشوارع المقترحة من الجهة الغربية ويحوطه فى جميع هذه الجهات حدائق وغابات •

والموقع الثانى وهو فى جنوب المدينة يقع على المرتفع المجاور لسكة حديد مريوط بعد عبورها الطريق الحربى مباشرة ويقربه مستقبلا امتداد ترعة النوبارية مما يمكن سهولة زراعة الاشجار والحدائق — وطرق الوصول كافية — فهو على عناصر شبكة الطرق الرئيسية — فالطريق الخلفى الذى يكون الطريق الحربى جزءا منه — وطريق محرم بك والطريق الموازى لسكة حديد مريوط ويوصل الى جهة طلمبات المكس كلها طرق رئيسية متصلة بالشبكة الجديدة الداخلية — فضلا عن الانتقال بواسطة خط السكة الحديد المذكور •

المواصـــــــلات

انه مما لاشك فيه أن المواصلات على تعدد وسائلها وتنوع سبلها لفى المقام الأول من حيث الأهمية بالنسبة الى ازدهار المدينة سواء كان ذلك نقلا خارجيـــا أو داخليا .

وأن العوامل الاقتصادية والانتاجية تتوقف على كفاية هذه الوسائل وتمشيهـــا مع الاضطراد فى تعداد السكان وتطور نمو المدينة مع اعتبار تنسيق ارتباطها بعضهـــا ببعض بحيث تتأتى النتيجة المنشودة منها كوحدة تخدم الأغراض السالفة الذكر علما بأنهـا فى المرتبة الأولى أيضا بالنسبة الى الدفاع عن البلاد وقد ثبت فى الحرب الأخـــيرة أهمية وسائل المواصلات المختلفة بالنسبة لمرونة تحرك القوات المحاربة .

وتنقسم وسائل المواصلات الى :ـ

أولا ـ السكك الحديدية :

وخطوط السكك الحديدية الرئيسية الحالية للاسكندرية هى :.

خط رشيد ـ أبى قير ـ الاسكندرية من جهة الشرق و خط القاهرة ـ الاسكندرية من جهة الجنوب وخط الصحراء الغربية .

ويلاحظ أنه يقترح بالنسبة للخط الأول تعديلات كما هو مبين فى الخريطـــة رقم (٤) وهى الغاء الخط الحالى من سيدى جابر الى أبى قير ـ وهو فى وضعـــه الحالى مار بوسط قسم الرمل ويكون عائقا بين المناطق شماله الى الكورنيش وما هـــو منتظر من توسع فى العمران جنوب هذا الخط اضافة الى أنه فى الامكان الاستغناء عنـــه كوسيلة للنقل بين أبى قير والاسكندرية كما يقترح تحويل مكانه الى طريق سريـــع للسيارات مع انشاء خط كهربائى عندما تلزم الحاجة اليه فى المستقبل البعيد بعـــد انشاء الضواحى التى سبق ذكرها فى هذا التقرير سابقا بخصوص تعداد الاسكندريـــة فى مدى الخمسين عاما المقبلة .

أما خط رشيد الحالي المتفرع من أبى قير فيقترح اتصاله رأسا بواسطة خط جديد يبدأ من خط القاهرة ـ الاسكندرية بالقرب من جهة الحضرة وطبيعى أن الموقع بالضبط واتجاه الخط متروك للدراسة التفصيلية .

ويلاحظ في الخريطة رقم (٨) أن الوصلة المقترحة من خط القاهرة الاسكندرية التى سبق ذكرها متجهة نحو رشيد وأبى قير ـ تمر جنوب المنطقة الصناعية الكبرى المقترحة شرق جنوب المدينة وبذلك تستخدم في تسهيل حركة نقل البضائع من والى هذه المنطقة .

أما خط القاهرة ـ الاسكندرية فهو ينقسم الى فرعين : أحدهما يمر بسيدى جابر وينتهى عند محطة مصر والثانى يستمر غربا الى القبارى والمينا حتى رأس التين ولم يتناول التعديل الخط الأول أما الفرع الثانى فنظرا لأنه ستزداد الحركة عليه بانشاء المناطق الصناعية في الشرق والغرب وما ينتظر من زيادة في حركة التصدير والاستيراد نقترح النظر في حالته الراهنة وتعديله حتى يفى بجميع احتياجات المستقبل وكذلك انشاء وصلات جنوبى القبارى لتخديم على المنطقة الصناعية المقترحة حول المينا النهرى .

Reg.

أما خط اسكندرية ـ مرسى مطروح فهو على حالته الراهنة سوف لا يتحمل ما ينتظر من ضغط في المستقبل القريب عند تعمير الصحراء الغربية واستنباط القوى الكهربائية ـ من منخفض القطارة ـ وهذا الخط الحالى يصل من الصحراء الغربية الى العامرية ثم يتجه شمالا حتى يتصل بخط القبارى وبهذا الوضع فانه لا يوجد اتصال مباشر من الصحراء الغربية الى الدلتا وسائر أنحاء البلاد مما يعود بالعطل وارتباك الحركة وضياع الوقت والضرر البليغ أيضا الذى يصيب تحركات القوات المسلحة من أنحاء القطر الى الصحراء الغربية وبالعكس في حالة الطوارئ وخصوصا عند حدوث أى عطل في الخط الحالى الوحيد .

ولذلك يقترح عمل وصلة من خط القاهرة ـ الاسكندرية من جهة البيضا تقريباً الى العامرية وبذلك نتفادى المرور بمدينة الاسكندرية للوصول بين أنحاء البلاد والصحراء الغربية ـ

ثانيا ـ النقل النهري :

أن المشروع الذى قامت بإعداده وزارة الاشغال الخاص بتجفيف بحيرة مريوط وشق ترعتين جديدتين بها أحدهما للملاحة والأخرى لمياه الشرب يرمى الى :

أولا ـ الى زيادة مساحة الأرض الصالحة للزراعة .

ثانيا ـ الى ايجاد منطقة صناعية كبيرة جنوب المدينة مع انشاء مينا بحرى بها

ثالثا ـ الى تخصيص قناة لمياه الشرب منفصلة عن الترعة الملاحية لضمان عدم تلوثها وتفادى الحالة الراهنة من رسو المراكب فى ترعة المحمودية فى حدود المدينة .

كما أن المشروع يشمل عمل ترعة جديدة لمياه الشرب منفصلة عن هذه الترعة الملاحية لتغذية ترعة الفرخة خاصة لهذا الغرض .

ومشروع التخطيط يقترح الآتى :

١) تردم ترعة المحمودية من نقطة شمال مخرج الترعة الجديدة ثم تحويلها الى طريق دائرى هام بكامل عرضها بعد تكييف اتجاهاتها لهذا الغرض

٢) ردم ترعة الفرخة الحالية وهى المسورة من الجانبين محافظة عليها من القاء القاذورات بها ـ وجعل عرضها امتداد طريق محرم بك الحالى بعد توسعته حسب المقترح فى المشروع وبذا يصبح هذا الطريق وامتداده المدخل الرئيسى السريع للاشعاعى من الجنوب .

٣) وبذلك يتأتى الغرض من شق الترعة الجديدة الملاحية بخصوص سير الملاحة النيلية الى الاسكندرية أما مياه الشرب فالمستقبل سيأتى قطعا بالعمران فى شرق

ولو كان زراعيا في الأراضى التى تسير فيها ترعة مياه الشرب هذه وما سيتبع ذلك من نتائج فهل سيجانب هذه الترعة مستقبلا أسوار من الجنبين وقلة للمياه من الفضلات والتلوث ؟ — أننا نرى أن يكون مأخذ مياه الشرب وأعمال المياه الرئيسية خارج المدينة على موقع على مجرى المحمودية الحالية وشمالى مبدأ الترعة الملاحية مباشرة — هذا من جهة الشرق ونقترح فى جهة الغرب مأخذا آخرا بعد مد ترعة النوبارية • وبذلك يكون للمدينة بعد اتساع نطاقها مأخذين لمياه الشرب أحدهما شرق المدينة والثانى فى جهتها الغربية •

٤) وبالاشارة ثانية الى الترعة الملاحية والميناء الجديد فان المرافق والمنطقة الصناعية المبينة فى مشروع وزارة الأشغال لم تتناول دراستها علاقة كل ذلك بتطور المدينة واحتياجها الحقيقى لتوسع فى كافة المرافق — فلقد أغفل اغفالا تاما مثلا مشكلة السكن من جهة ازدحام الرقعة الحالية بقرب هذه المنطقة ومن ضرورة تخصيص منطقة سكنية لاستيعاب العدد الجديد من السكان الذين سوف يعملون أو يقطنون بقرب هذا المركز الصناعى الجديد •

ويكون من الخطأ لو فرضنا أنه ستكون المناطق السكنية الجديدة فى الفضاء القريب من هذه المنطقة الصناعية أذ يكون بذلك السكن قد بلى الصناعية فضلا عن عوامل أخرى ترتبط بالتوزيع المتكافىء العام •

ولذا يقترح المشروع فى هذا تخصيص مناطق سكنية كبيرة صحيحة الاتجاهات والموقع بالنسبة لشبكة المواصلات الرئيسية — ومنطقة صناعية بها كفايتها من المواصلات المائية ومرافقها وامكان اتصالها بخطوط السكة الحديد • فضلا عن احكام ارتباطها بالشبكة الخارجية للطرق • وفى هذا يتبين مثلا مما رمينا اليه فى سابق الحديث عن ضرورة دراسة المشاريع المختلفة بدراسة ابتدائية موحدة احكاما للتنسيق الذى يهدف

الى الاستكمال العنصرى ومن ثم زيادة الكفاية المنشودة سواء كانت من طاقة بشرية أو مادية أو زمنية .

ثالثا المطارات :

يخص الاسكندرية مطار مدنى كبير فى جهة النزهة وملحق به مطار بحرى — وفى الحقيقة أن استعماله محدود نظرا الى ضعف تربته وعدم تحملها للطائرات الضخمة الحديثة التى تعمل على الخطوط الدولية — ومع أنه جارى البحث عن وسائل تقوية مهابط الطائرات الا أنه يعتقد أن ذلك سوف يتكلف مبالغ طائلة وهذه الأبحاث الجارية ترتكن الى الموقع الممتاز لهذا المطار بالنسبة لملاصقته للمدينة وسرعة الوصول اليه .

الا أن وجوده أيضا بهذا القرب يؤثر على نمو المناطق المجاورة ومنطقة المدينة بسبب القيود التى تفرض على ارتفاعات المبانى المحيطة بالمطارات كما هو معروف فى هذا الشأن .

وأنه لاشك أن عدم صلاحية هذا المطار لاستقبال الطائرات الضخمة والتى يتزايد ثقلها من يوم لآخر تبعا للتطور العلمى السريع يسبب حرمان مدينة الاسكندرية من أن تصبح ملتقى للخطوط الجوية الدولية . كما أن انشاء مطار ثان بالبلاد غير مطار القاهرة الدولى ضرورة لتخفيف الضغط عنه ولضمان عدم التجاء شركات الطائرات العالمية الى البلدان المجاورة فى منطقة شرق البحر الأبيض المتوسط .

وعليه نقترح أن تكون الاسكندرية مركزا لهذا المطار الدولى الكبير وقد أشرنا سابقا بأن يكون موقعه خارج حدود المدينة على أرض صلبة جنوب بحيرة مريوط ومتصل اتصالا مباشرا بقلب المدينة بواسطة شبكة الطرق الرئيسية

السريعة المقترحة فى مشروع التخطيط ـ كما أنه سبق التنويه عن استعمـــال المطار الحالى كمدرسة ونادى للطيران ٠

أما المطار المائى فقد توقف استعماله وسبق أن اقترح ضمه الى منطقة الترفيه الرياضى الكبرى واستعماله فى الرياضة البحرية بأنواعها ٠

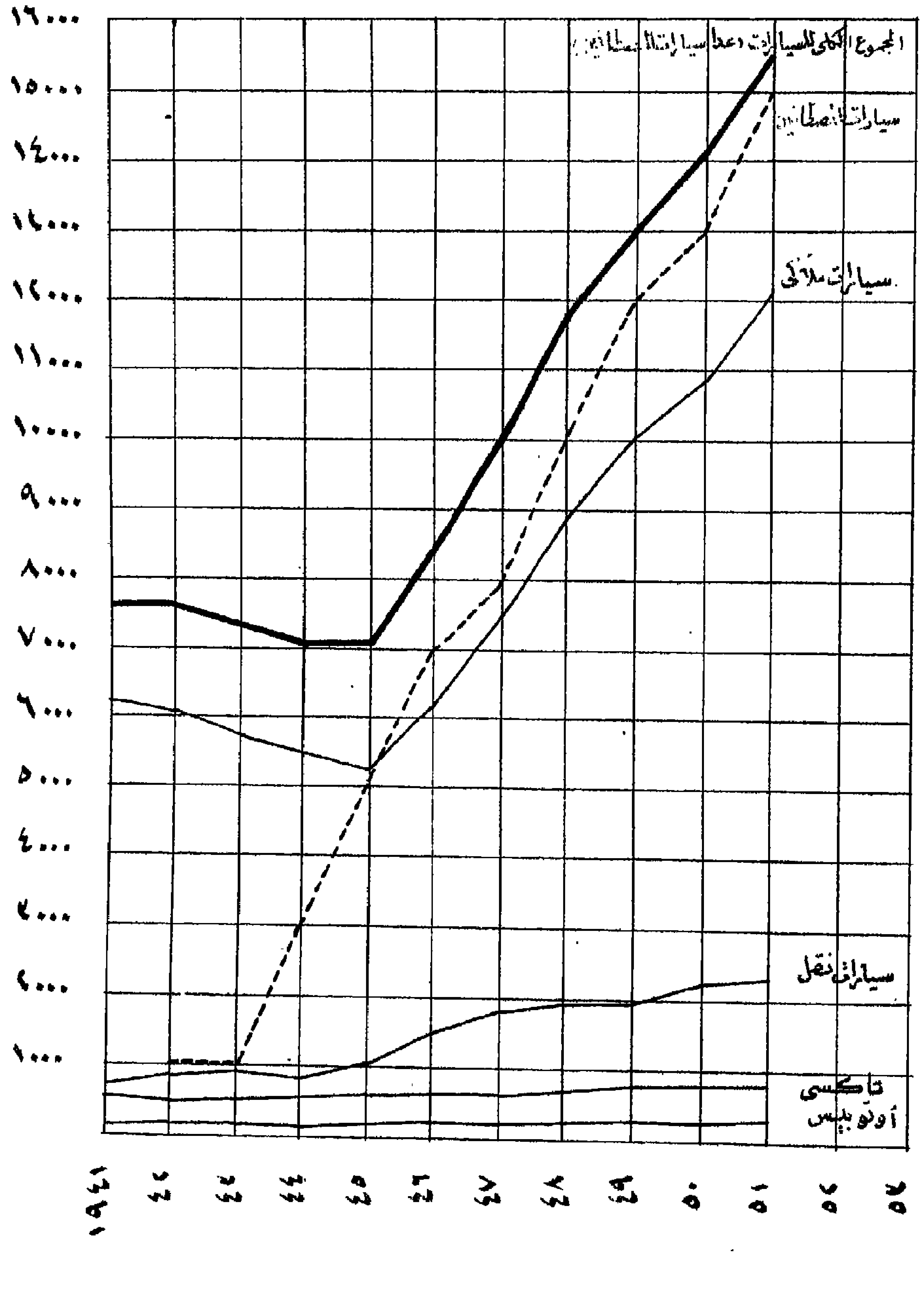
رابعا) الطـــــرق :

بدراسة حالة المدينة العمرانية فيما يختص بالمرور قد وجد أن طـــرق المواصلات عامة غير صالحة وذلك لعدم وجود شبكة معينة ـ فالمدينة مقطعـــة الأوصال فى شرائح طولية موازية للساحل يفصلها عن بعض عوائق متعددة كخطـوط ترام الرمل والسكك الحديدية وترعة المحمودية وبذا اقتصرت حركتها على حركـــة طولية موازية لبعضها وصعب الانتقال السريع بين هذه الشرائح وبعضها اضافـــة الى أن مما يزيد الحالة سوء ضيق الشوارع الحالية ضيقا شديدا بما لا يتناسـب وضغط حركة المرور ـ وزيادة على ذلك فان اتصال الاسكندرية بباقى انحاء القطر مفتقر الى الطرق السريعة التى يمكنها أن تستوعب حركة النقل الخارجية وبدون أن تتداخل فى المرور المحلى كما هو الحال اليوم ٠

ويترتب على الوضع الحالى مضار جسيمة مادية ونفسية نتيجة لازدحـــام الطرق بوسائل النقل المختلفة من سيارات نقل وسيارات خاصة وأوتوبيسات اذ أن فى ذلك تعطيل لمصالح العامة وكثرة الحوادث وضياع للوقت مما يتسبب عنه نقص فى الانتاج وخسارة فى استهلاك الوقود وغيره ولو أمكننا حساب تلك الخسائـــر بأرقام لتبين لنا بوضوح أهمية علاج هذا الوضع علاجا سريعا حاسما قبل ما تتفاقم الحالة سوء بسبب الازدياد المضطرد فى عدد السيارات بالمدينة كما هو مبين

بيان عدد السيارات التي بالحركة بمدينة الأسكندرية

من سنة ١٩٤١ إلى سنة ١٩٥١



فى الرسم البيانى الخاص بذلك* ومنه يلاحظ أن عدد السيارات فى المدة مابين سنة ١٩٤٥ الى سنة ١٩٥١ أى فى فترة ست سنوات فقط قد تضاعف واذا استمرت الزيادة بهذه النسبة ستزداد الحالة من سوء الى أسوأ وذلك خلاف عدد سيارات المصطافين والتى بلغت فى سنة ١٩٥١ مايوازى مجموع عدد السيارات على أنواعها التى بالحركة بالمدينة وهو مايزيد عن ١٥٠٠٠ سيارة •

والمشروع فى معالجة هذه الحالة يقترح :

١) خلق شبكة للطرق تربط أجزاء المدينة بعضها ببعض مع ارتباط هذه الأجزاء جميعها بمنطقة قلب المدينة •

٢) العمل على انفصال سير وسائل النقل المختلفة القادمة من خارج المدينة عن المرور المحلى بالمدينة — فلتحقيق الهدف الأول اتبعت نظرية الطرق الدائرية والاشعاعية فاتخذ طريق دائرى داخلى حول منطقة قلب المدينة المبينة بالخريطة رقم (٨) وذلك لمنع اختراق العربات باختلاف أنواعها لهذه المنطقة وليقتصر المرور داخلها على المرور المحلى فقط — يلى هذا طريق دائرى ثانوى يبدأ من شارع السبع بنات غربا ويتجه جنوبا الى كوم الشقافة ثم شرقا مخترقا حى كرموز ومحرم بك والحضرة قبلى وسموحه مارا بشارع اسماعيل سرى فشارع فيكتور عمانويل حتى نفق سموحه الموجود بنهاية الشارع الأخير ثم مخترقا منطقة مصطفى باشا ويتجه شمالا حتى يلتقى بطريق الجيش •

ويلى ذلك — الطريق الدائرى الأساسى الناتج من ردم جزء من ترعة المحمودية بعد استعدال أجزاء منها ويبدأ هذا الطريق من جهة كوبرى القبارى متصلا بالطريق الدائرى الخاص بمنطقة الميناء البحرى سائرا مع اتجاه الترعة جنوبا ثم شرقا الى أن يصل الى نقطة بوليس حجر النواتية ثم يكمل هذا الطريق

---

* المرجع قلم المرور بمحافظة الاسكندرية •

الدائرى شمالا مارا بالظاهرية ثم باكوس حتى يصب فى طريق الجيش عند جهة جليمونوبولو ويقترح أن يكون هذا الطريق الدائرى الأساس بعرض لا يقل عن سبعين مترا — ويلى ذلك الطريق الدائرى الخارجى ويبدأ هذا الطريق من النفق المقترح عمله جنوب مخازن وورش السكك الحديدية بالقبارى متجها جنوبا فاصلا منطقة الصناعات الغربية عن المنطقة السكنية المقترحة المجاورة لها جنوب المدينة ثم مارا موازيا للقناة الملاحية ومتجه شرقا جنوب المطار البحرى محددا بذلك منطقة الترفيه الرياضى الكبرى ثم يتجه شمالا مارا غرب المنطقة الصناعية الشرقية حتى يصل الى طريق الجيش عند حدائق قصر المنتزه ٠

والطرق الاشعاعية الأساسية هى :

١) الطريق الاشعاعى من الشرق بفرعيه الذى يصل رشيد وأبو قير بمدينة الاسكندرية ويخترق هذا الطريق المدينة بطولها حتى يصب فى الطريق الدائرى الداخلى المحيط قلب المدينة ٠

٢) طريق اشعاعى من الدلتا مستغلا جزءا من ترعة المحمودية المردومة حتى يصب فى الطريق الدائرى الأساس ٠

٣) طريق اشعاعى من الجنوب قادما من طريق القاهرة — الاسكندرية الصحراوى مارا بمحرم بك فمكان ترعة الفرخة حتى يصب فى الطريق الدائرى الداخلى المحيط بمنطقة قلب المدينة وبهذه الوصلة المقترحة من طريق القاهرة — الاسكندرية الصحراوى كما هو مبين بالخريطة رقم (٣) يقصر الطريق بين القاهرة والاسكندرية بحوالى عشرون كيلومترا ٠

٤) طريق اشعاعى من الغرب بفرعيه أحدهما مارا بمنطقة العجمى والدخيلة والمكس ثم يمر شمال المنطقة الصناعية حتى يصل الى النفق المقترح جنوب مخازن وورش السكة الحديد بالقبارى صابا فى الطريق الدائرى الاساسى — أما الفرع الآخر فهو الطريق الحربى يتجه شرقا مارا بمنطقة الجبانات ومخازن البترول المقترحة قبل عبوره سكة حديد مربوط مباشرة حتى يصل الى الطريق الدائرى الخارجى كما هو موضح فى الخريطة رقم (٧) ٠

وخلاف هذه الطرق الاشعاعية والدائرية يقترح عمل وصلة من جهة العامرية متجهة من طريق القاهرة ـ الاسكندرية الصحراوى الحالى شرقا بجوار وصلة السكة الحديدية المقترحة لنفس الغرض حتى يصل الى الطريق الاشعاعى القادم من الدلتا عند جهة البيضا تقريبا وبهذا يتحقق سهولة الاتصال المباشر السريع بين الصحراء الغربية والدلتا وجميع أنحاء القطر متفاديا مدينة الاسكندرية ولا يخفى مالهذا من أهمية بالنسبة الى سهولة حركة القوات المحاربة .

كما أنه هناك طريق آخر يبدأ من الطريق الاشعاعى القادم من الدلتا الى مدينة الاسكندرية عند منطقة الحضرة متجها شمالا مارا ويحدد المنطقة الصناعية الشرقية حتى يلتقى بطريق رشيد ـ أبو قير .

وكذلك يقترح تحديد منطقة الميناء بطريق دائرى خاص يبدأ من رأس التين حتى ينتهى عند باب العرب كما سبق ذكره فى تحديد منطقة الميناء البحرى .

وبهذا أقيمت الشبكة الخارجية للطرق كاملة والهيكل الرئيسى لشبكة الطرق الداخلية لمدينة الاسكندرية على أن تدرس بالتفصيل الطرق الداخلية المحلية بالنسبة الى الخلايا السكنية واتصالاتها بعضها ببعض وهى التى تكمل وتتمشى مع الشبكة الرئيسية للمدينة .

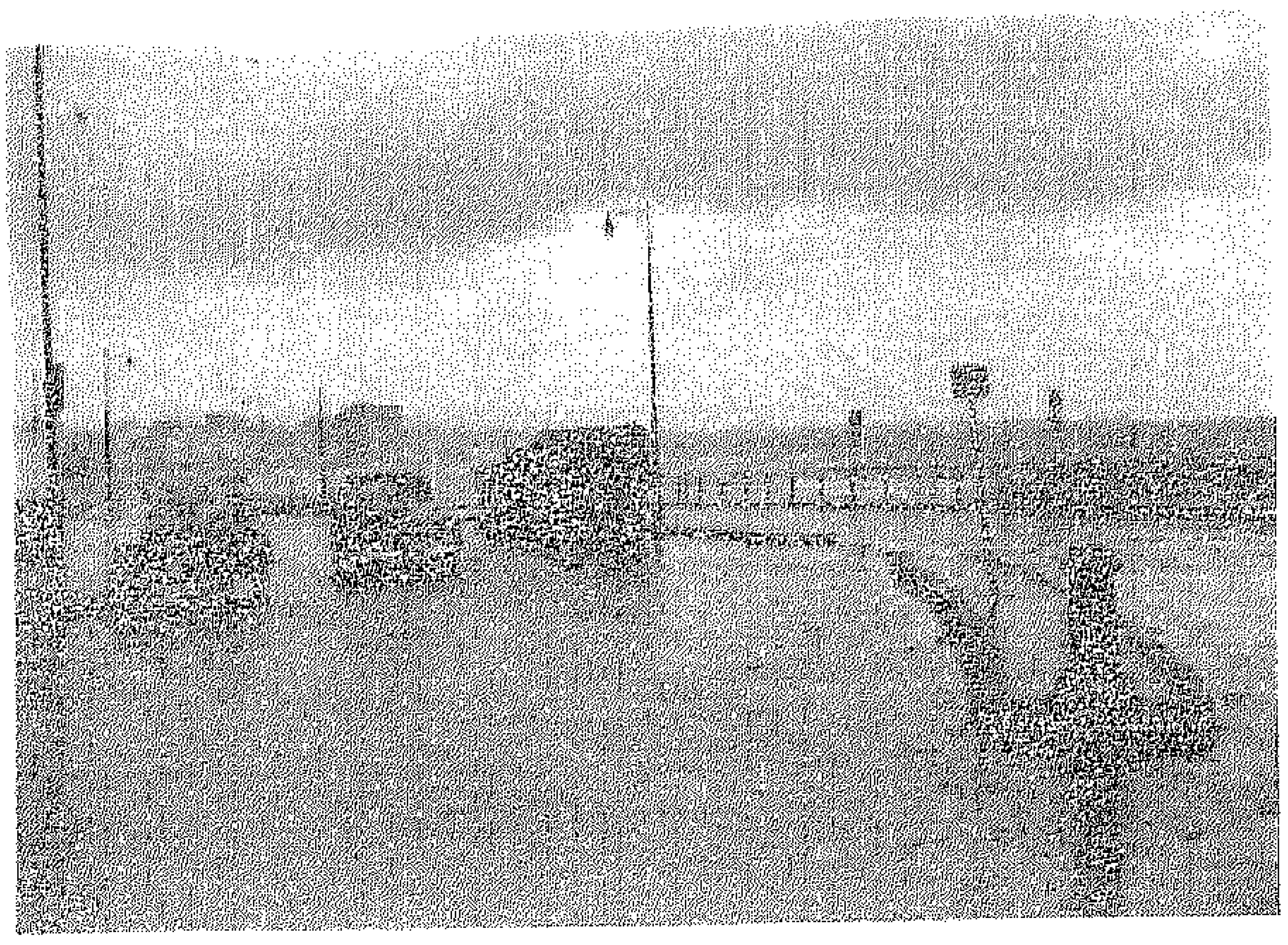
ويرجى أن يراعى فى الدراسات التفصيلية لهذه الطرق تصميمها بحسب استيفاء الاغراض المختلفة فمنها طريق المرور السريع والطرق الرئيسية الداخلية والطرق المحلية وطرق الخلايا السكنية بأنواعها ولا يخفى بهذه المناسبة ذكر أهمية العناية بغرس الاشجار الملائمة فى الشوارع المقترحة والمحافظة على الاشجار الباسقة المستكملة النمو والتى تجانب بعض الطرق الحالية التى يتناولها اقتراحات المشروع .

التشريعات

وفي نهاية هذا التقرير يجب التنويه بأهمية سن التشريعات اللازمة والخاصة بتخطيط المدن والمباني التي تفتقر الى وجودها البلاد افتقارا شديدا وهي في بدء نهضتها واضطراد ازدهارها وأنه بوجود هذه التشريعات والقوانين قبل البدء في تنفيذ مشروعات التخطيط الكبرى لغيه من الضمان مايكفل حسن تنفيذها واستكمالها على مراحل متتابعة •

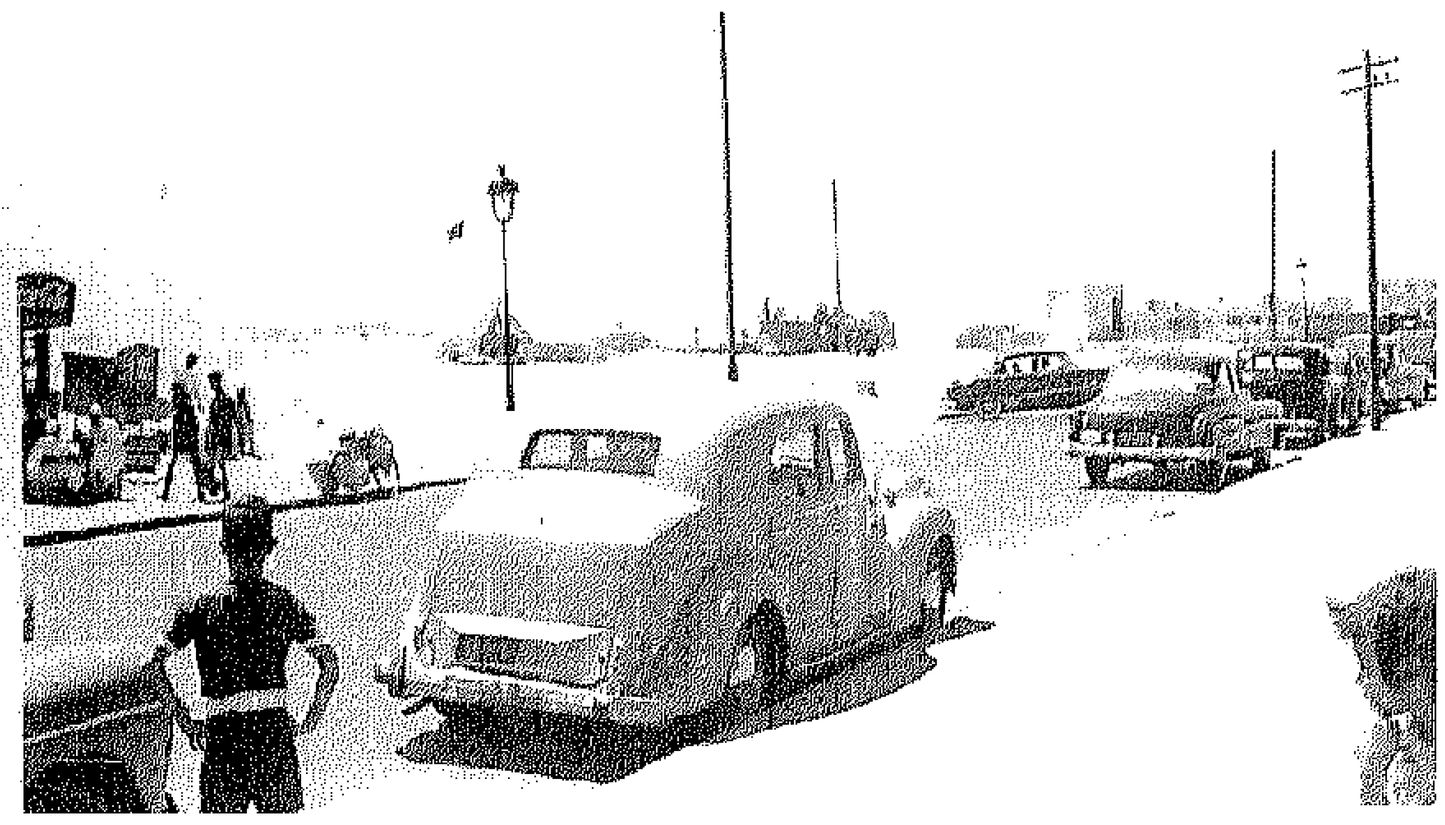
ويختص بالذكر موضوع نزع الملكيات لغرض المنافع العامة ولتطبيق مشروعات التخطيط ونظام تصقيع الأراضي وفرض الضرائب الخاصة على أصحاب الأملاك الذين ترتفع قيمة أملاكهم بسبب مشروعات التخطيط الجديدة سواء بطريق مباشر أو غير مباشر مثل شق شوارع جديدة فيها أو بالقرب منها أو نزع ملكية أملاك مجاورة لأي غرض من الأغراض لانشاء حديقة عامة أو ميدان عام أو غير ذلك من المرافق •

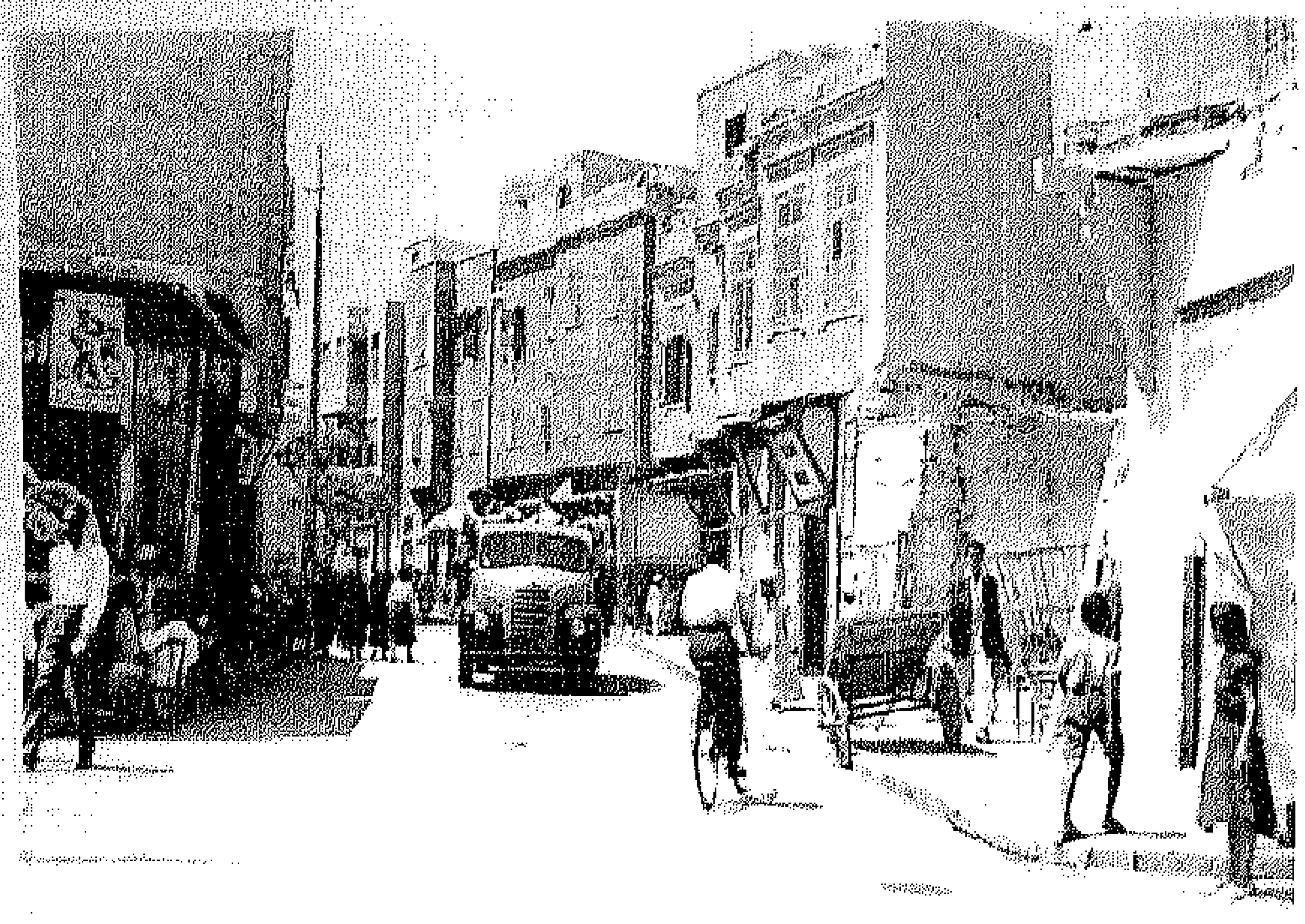
— حوادث سيارات النقل على الكرنيش في مواقع ومنحنيات خطيرة .



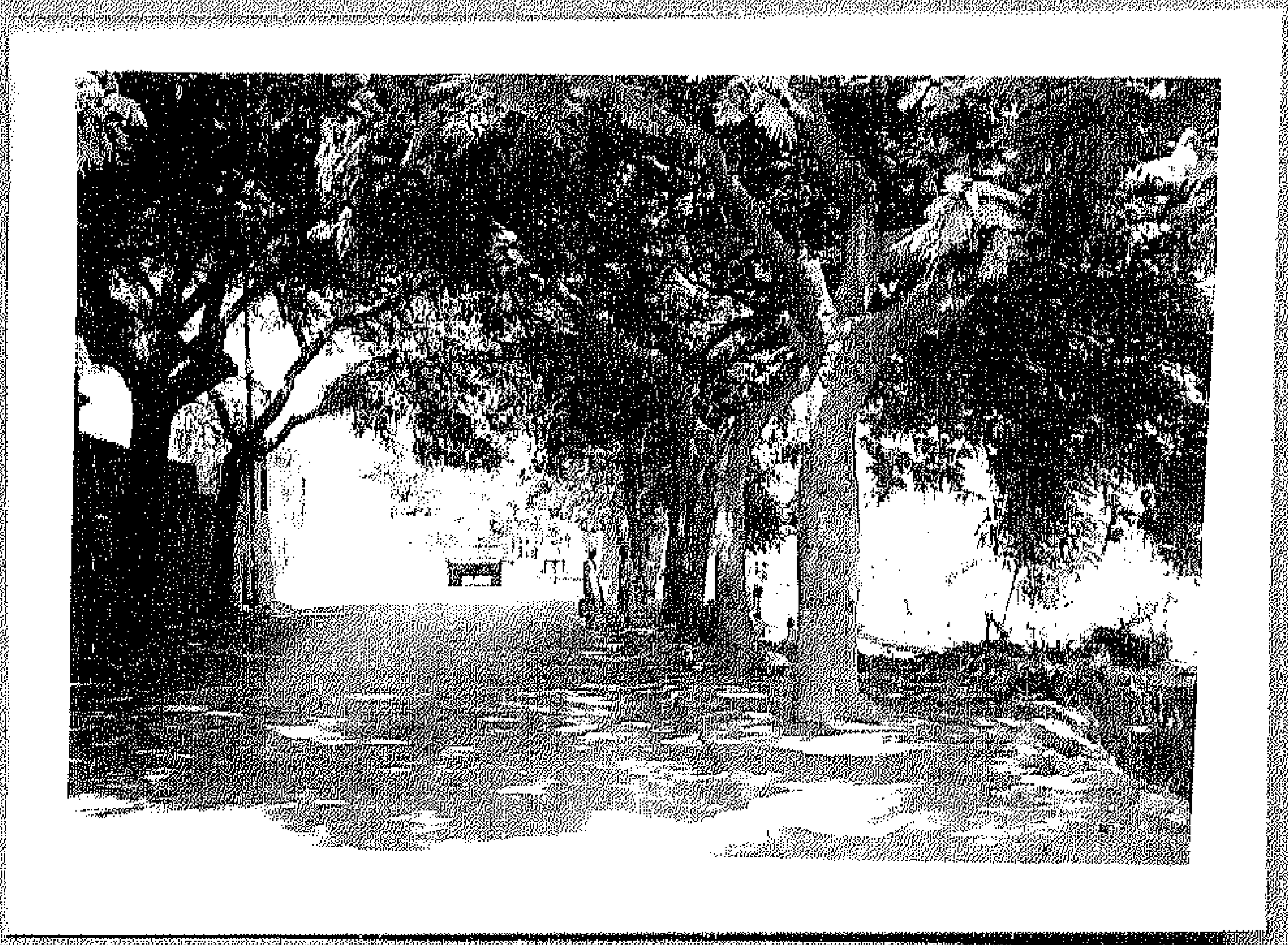
PILSEN

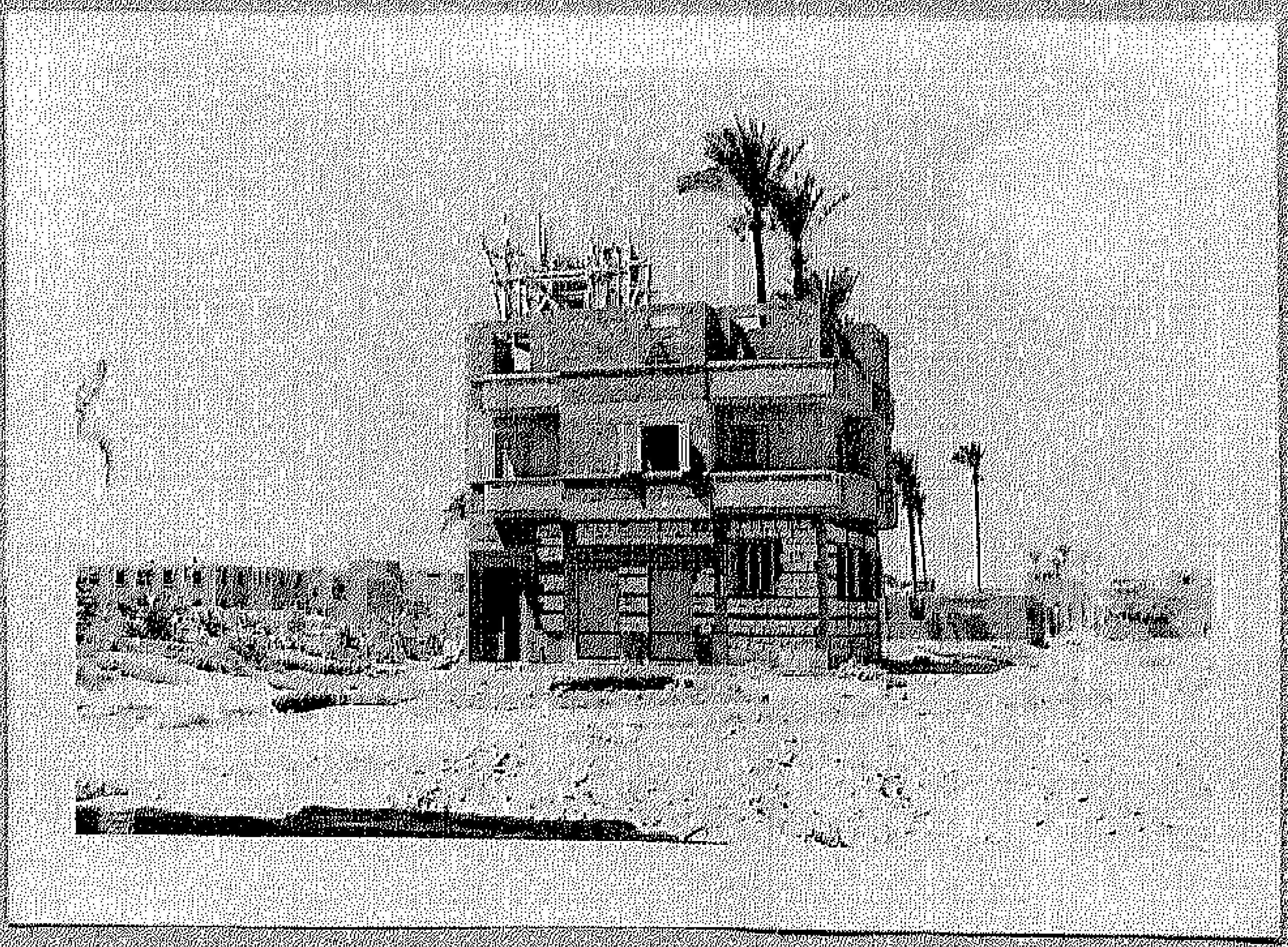
- حاجة جهة الرمل الى تخصيص أماكن للمعسكرات الصيفية وأماكن لسيـــارات المصطافين ·
- التوسعة واجبة لشق الطريق الدائرى رقم (٢)
- حالة المبانى الحالية المتهالكة ·



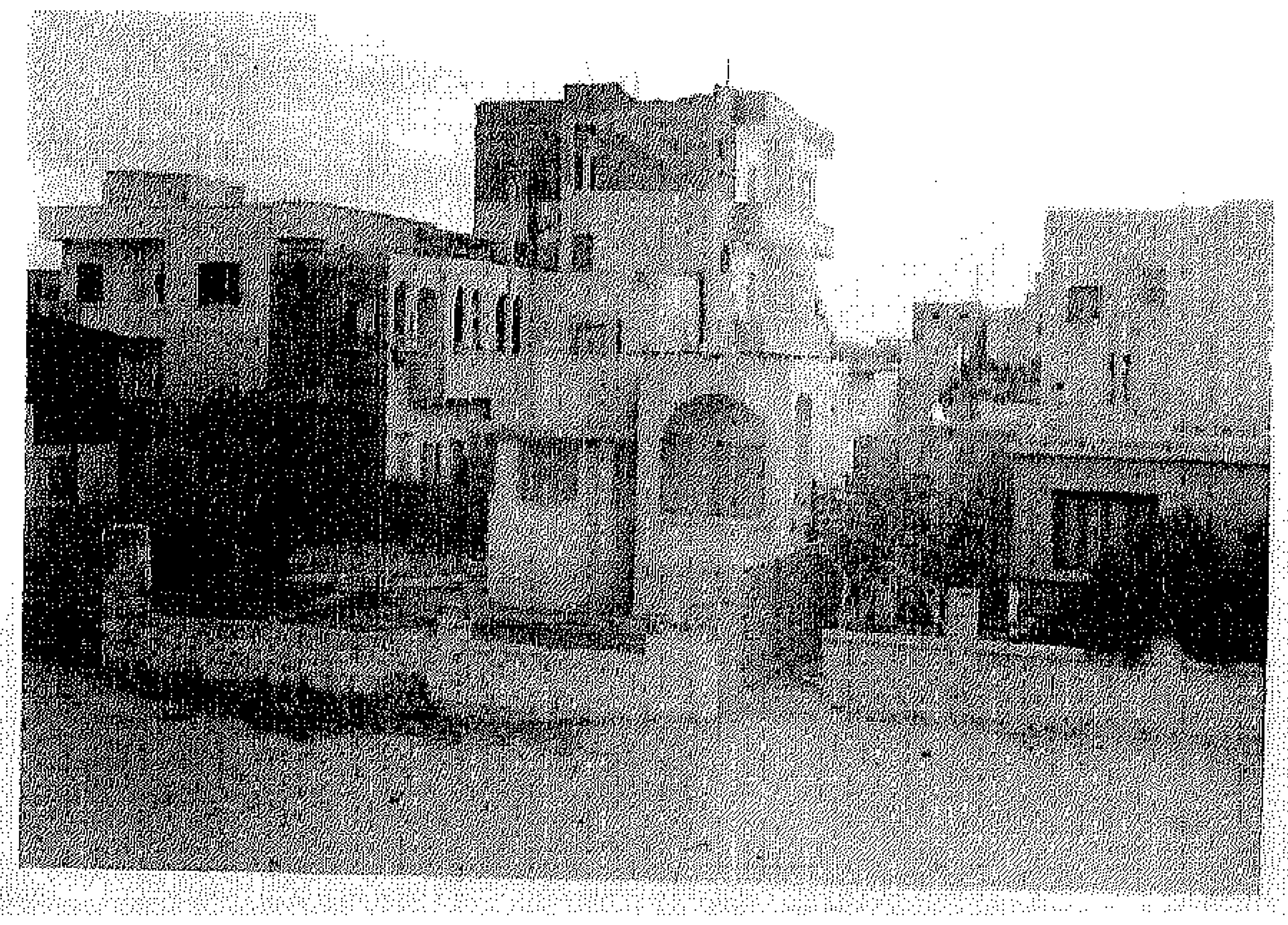


- طريق المحمودية - ابتداء التقسيم المعتاد اليوم ثم اقامة المنشآت بدون سياسة شاملة على أساس من القيود المحكمة والشروط السليمة للمنطقة بأجمعها كوحدة من الوحدات :

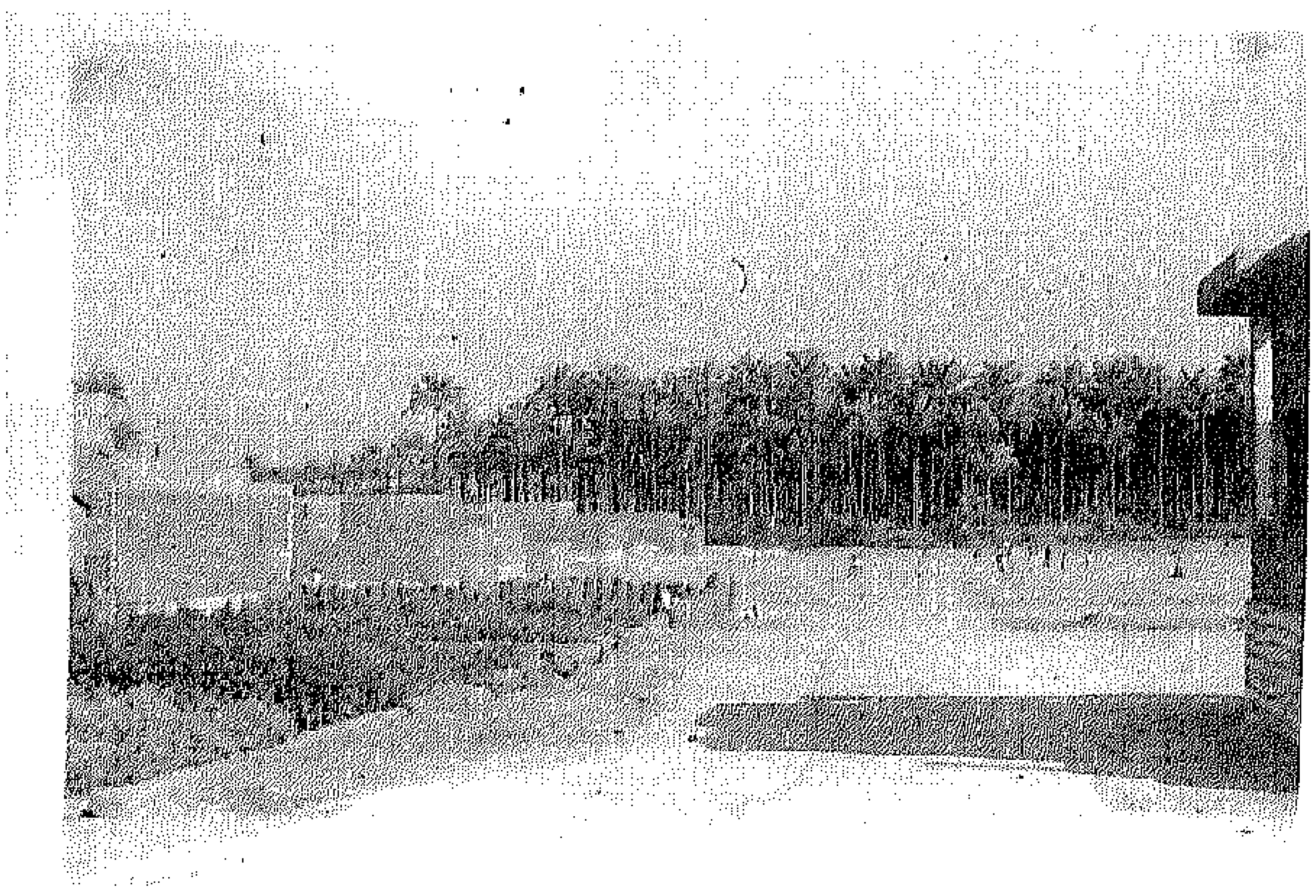


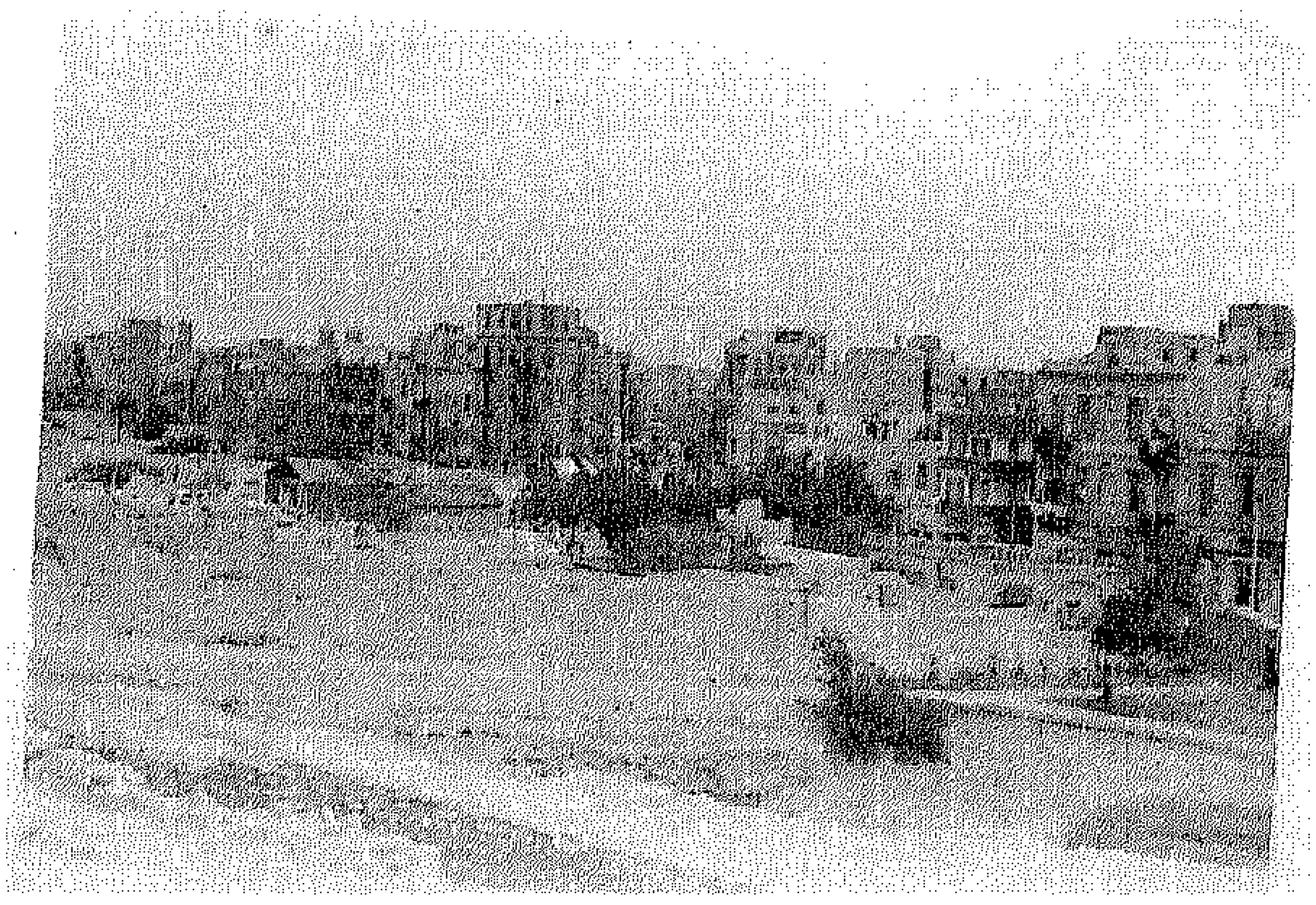


- حي غيط العنب وأثر تخطيط الأزقة المتعامدة .
- دورة مياه تزين ميدان بهذا الحي !
- نقص التشريعات الخاصة بالمباني .

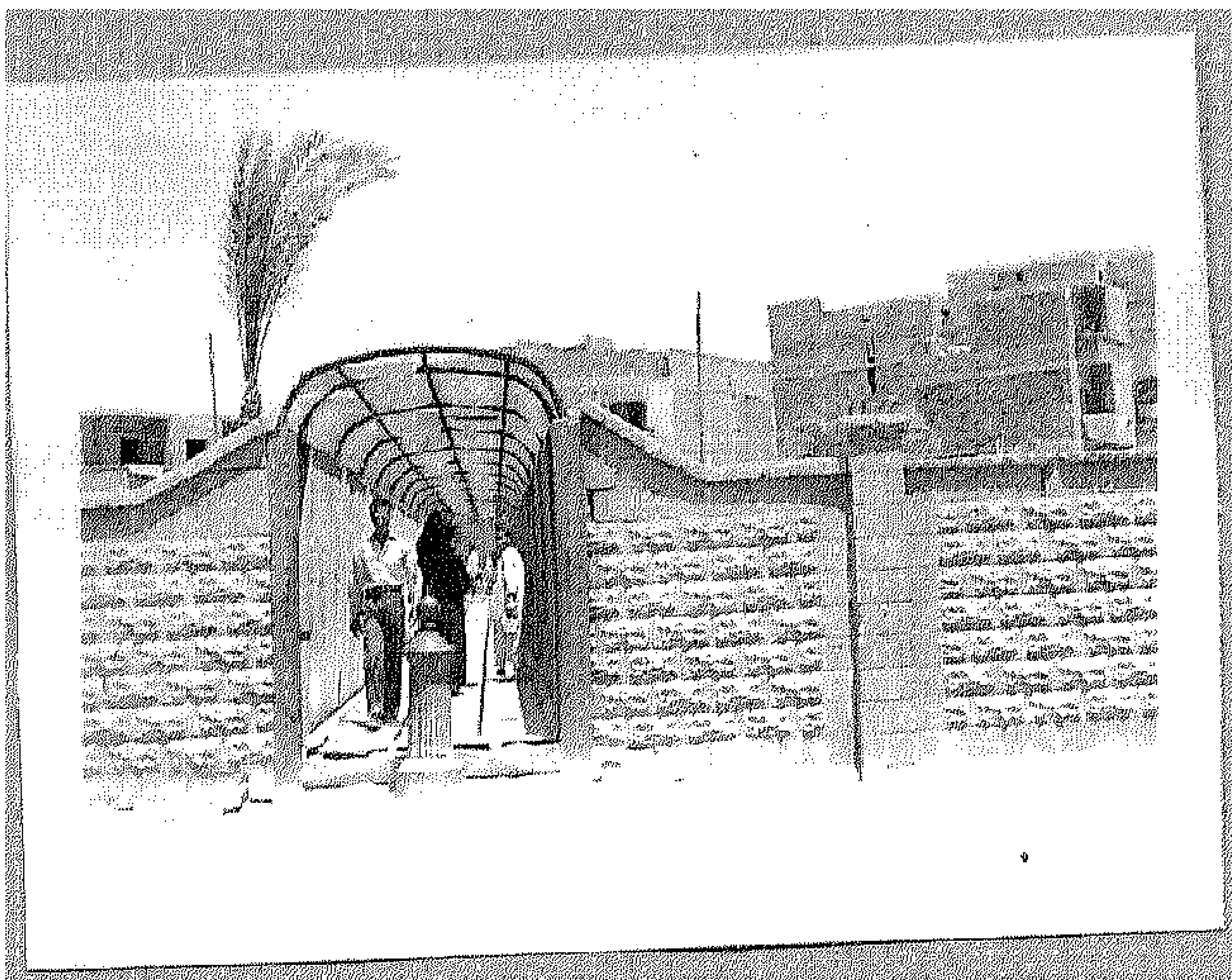


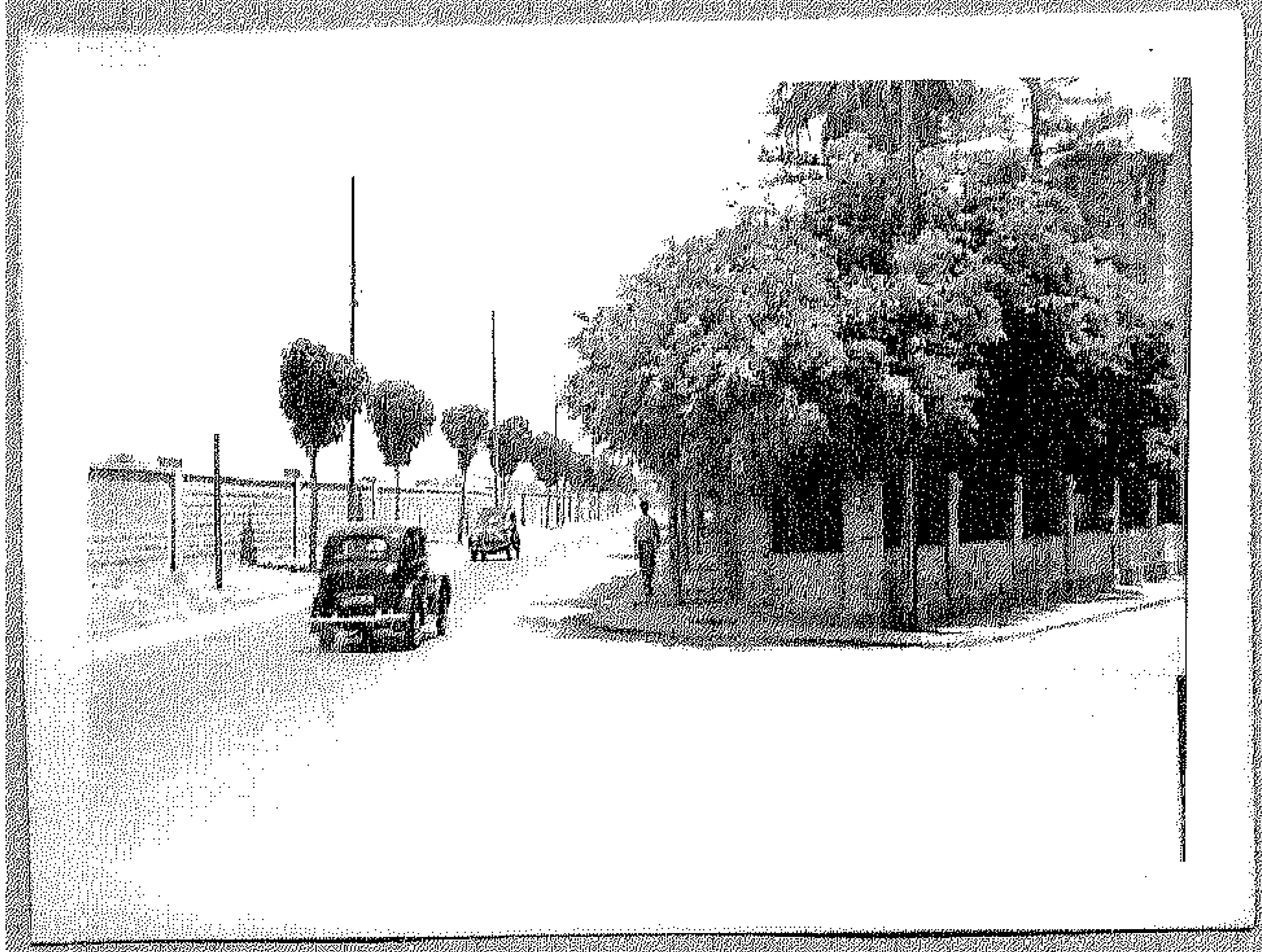
- غابات النخيل يحافظ على بقائها وتضم الى مواقع تخصص للحدائق الكـــبرى (جهة الظاهرية) .
- شق الطرق الجديدة واعادة التعمير سهل ميسور فى هذه الأحياء .

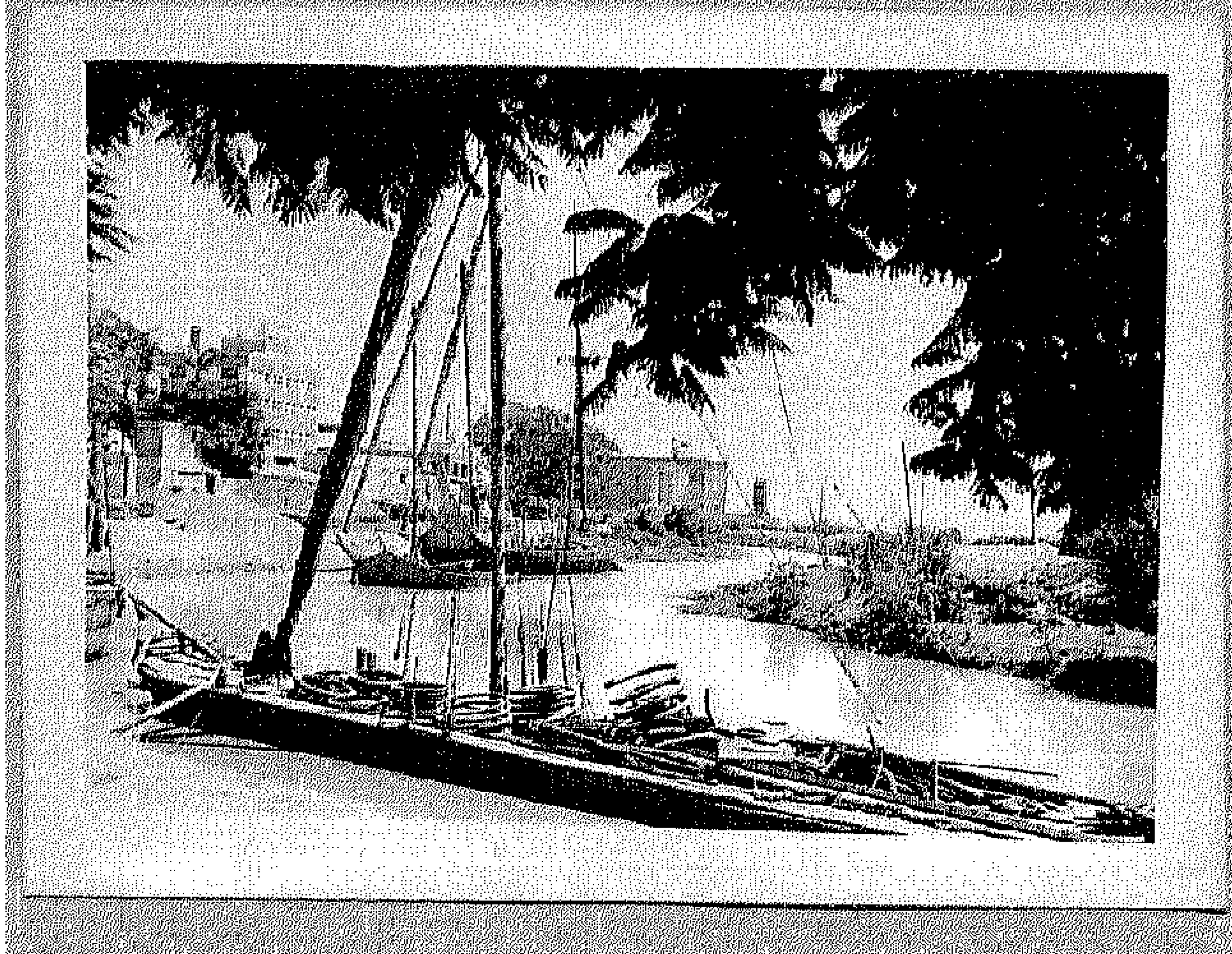


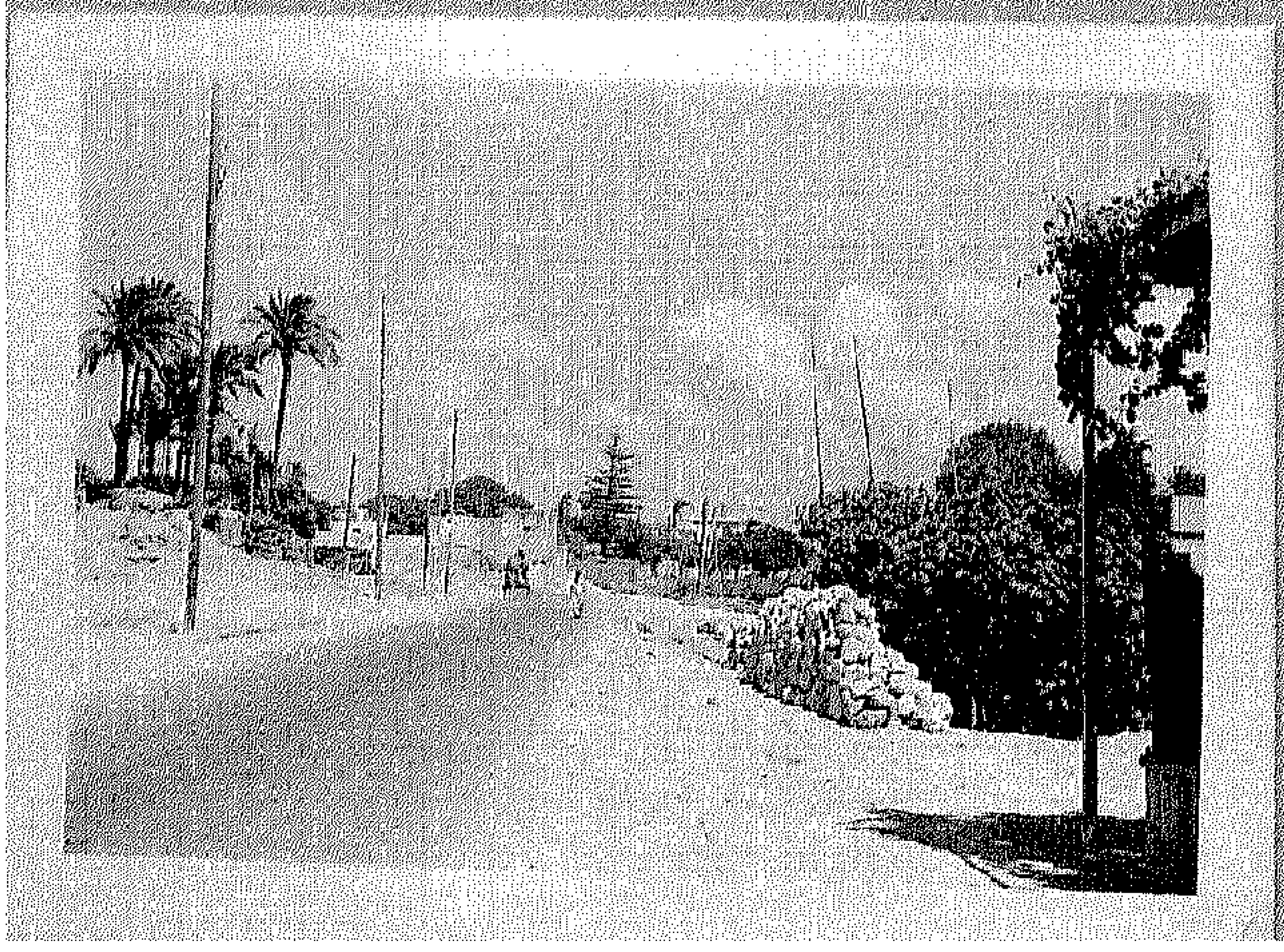


- ترعة الفرخة والمقترح تحويلها مستقبلا الى طريق اشعاعى سريع لقلب المدينة
- ترعة المحمودية وامكان الاستفادة من مجراها فى شبكة الطرق الرئيسية •

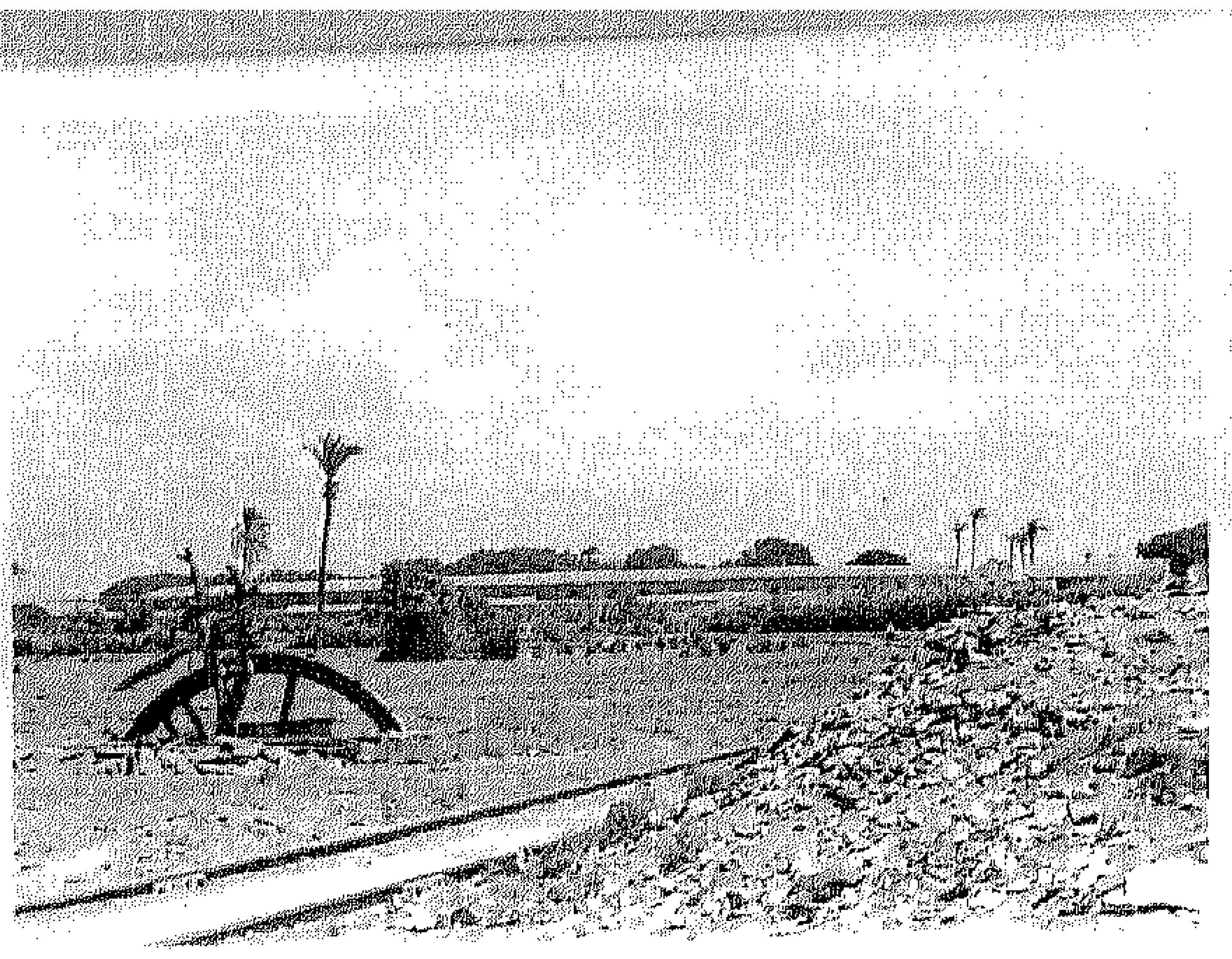


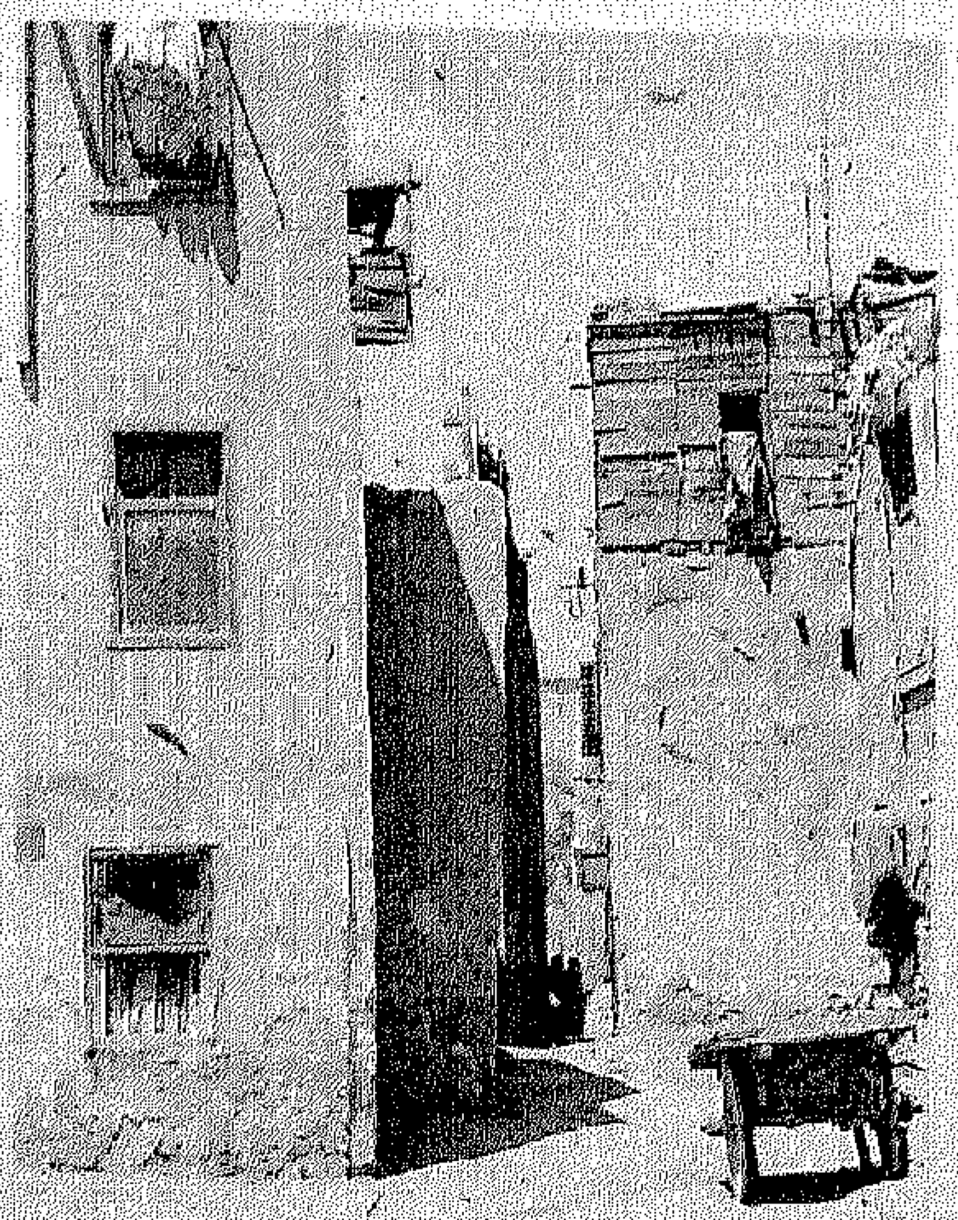




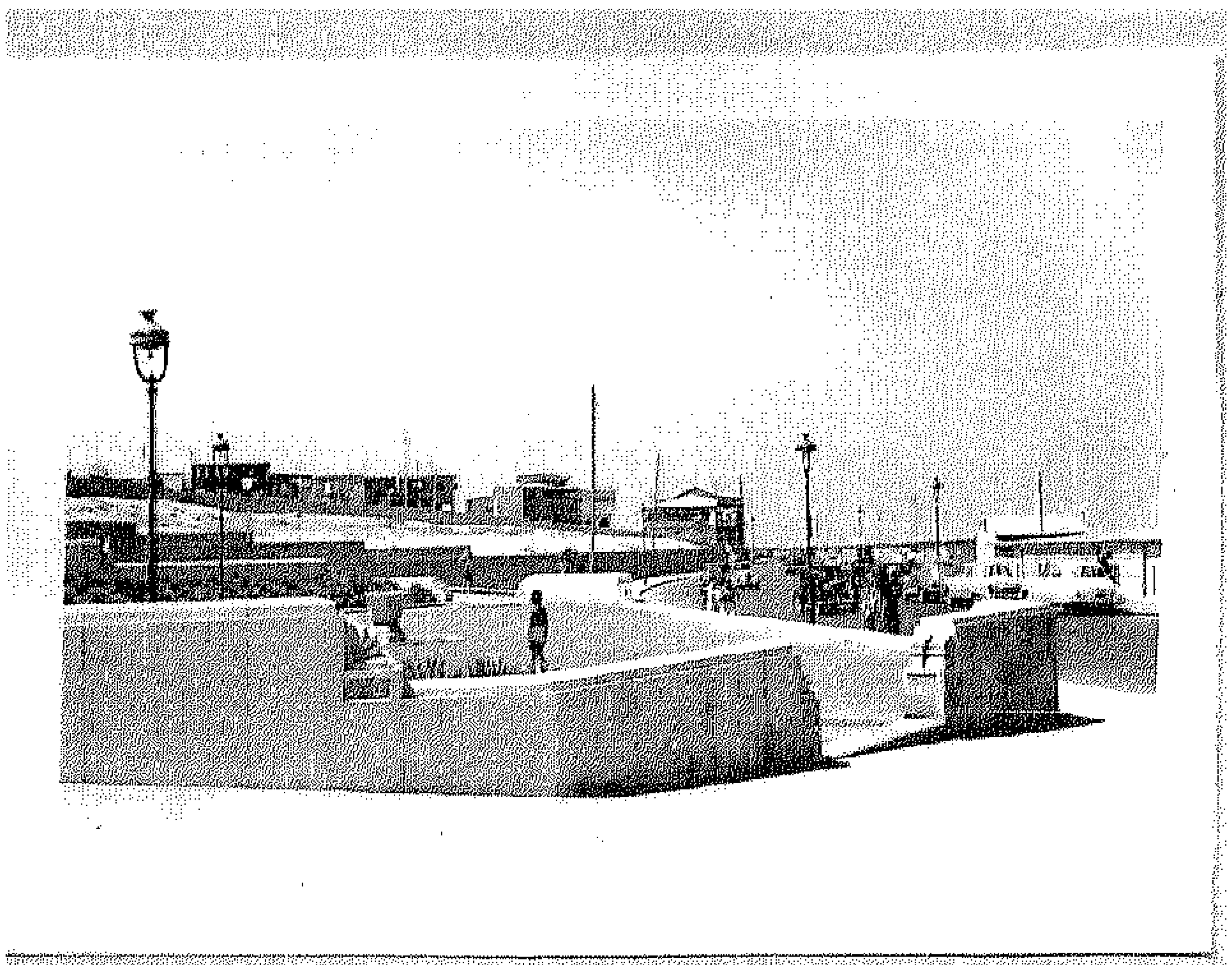


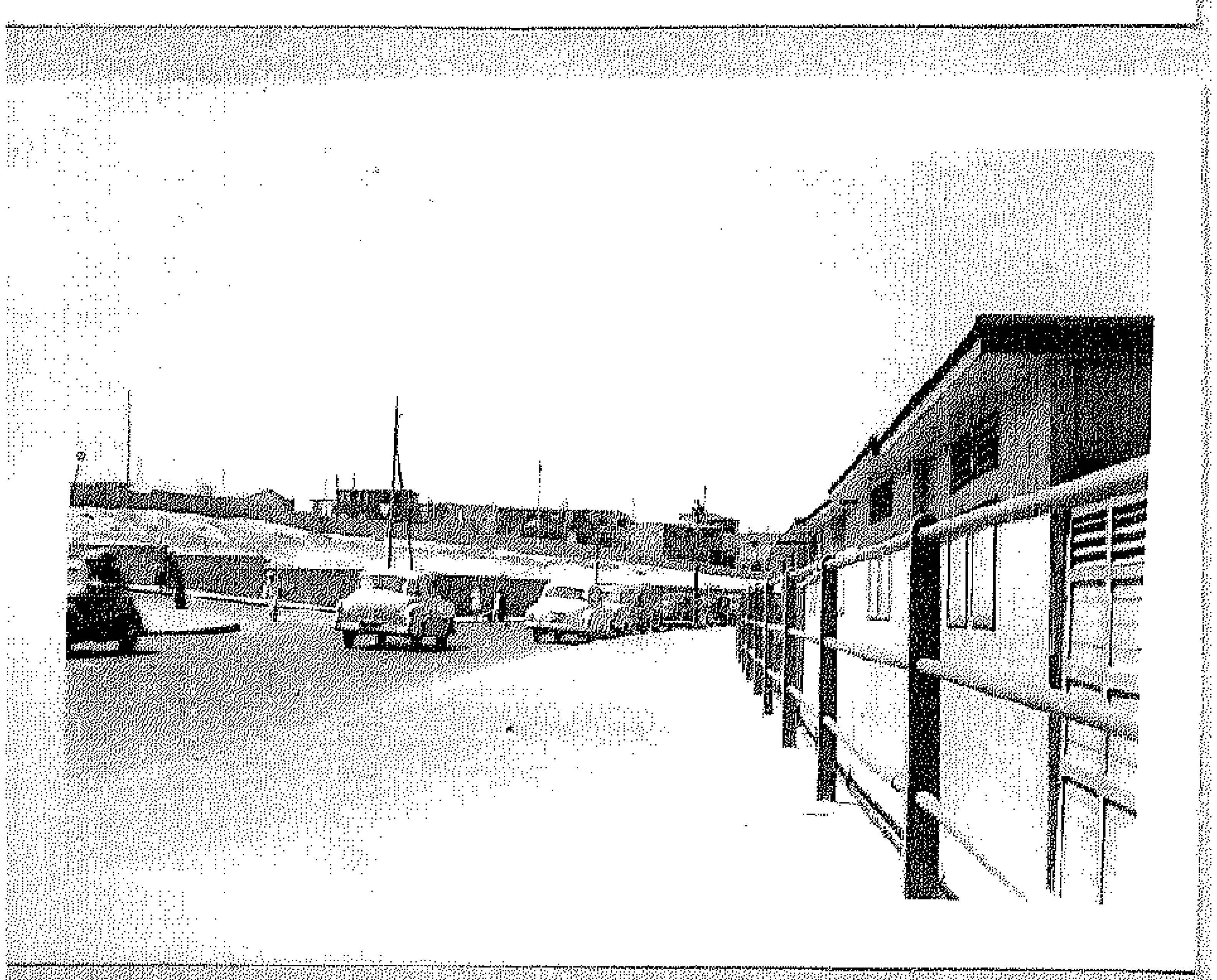
- مبنى الكرنتينة القديم وما يجاوره من فضاء يحتفظ به لحديقة عامة وأرض للزراعة لتموين جهة المكس •
- شارع المكس والمقترح أن يعد بالتوسعة الكافية ليكون مستقبلا الطريق الدائرى لمنطقة الميناء •
- منشئات متداعية بجهة القبارى والمقترح ضمها الى منطقة الميناء •

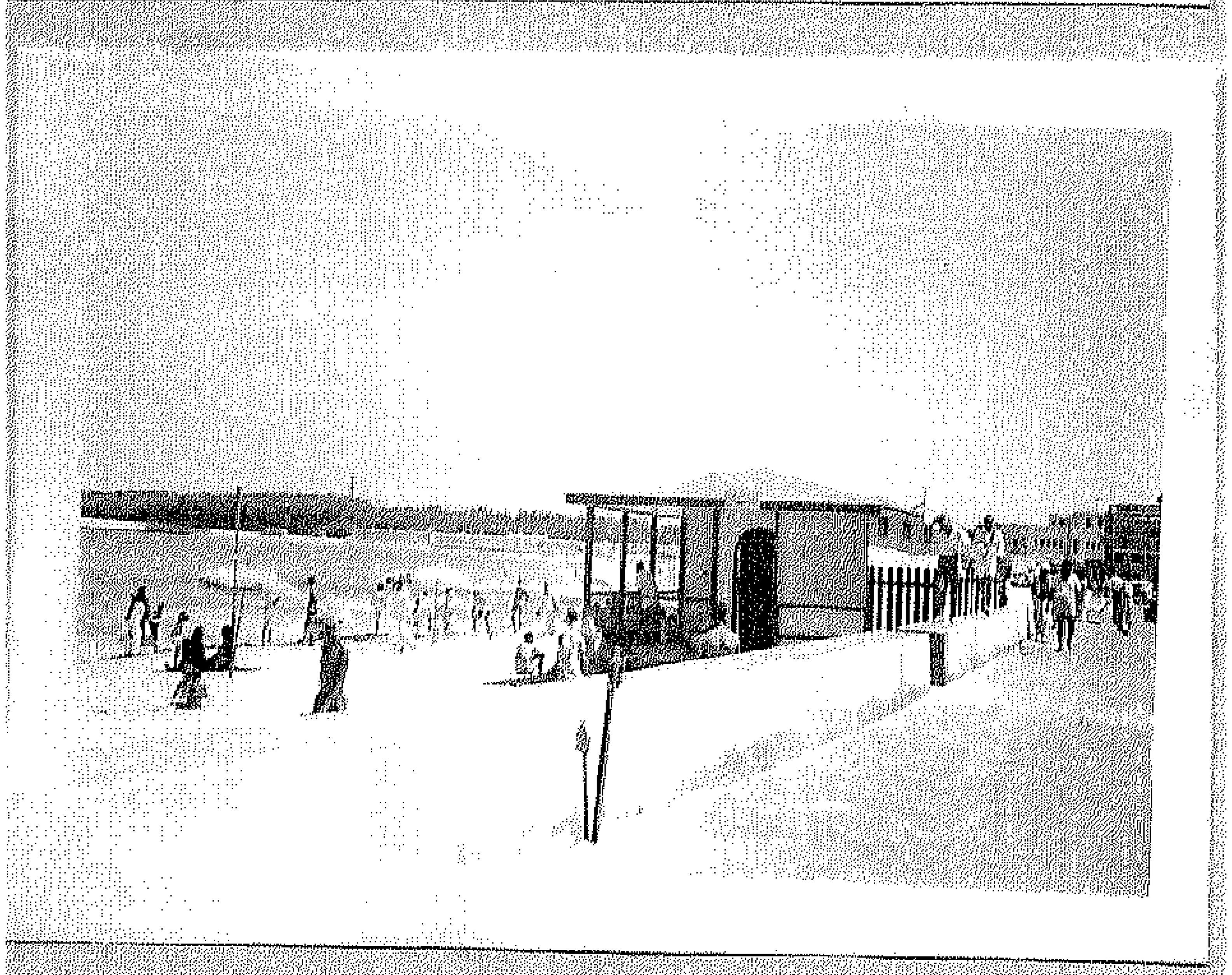


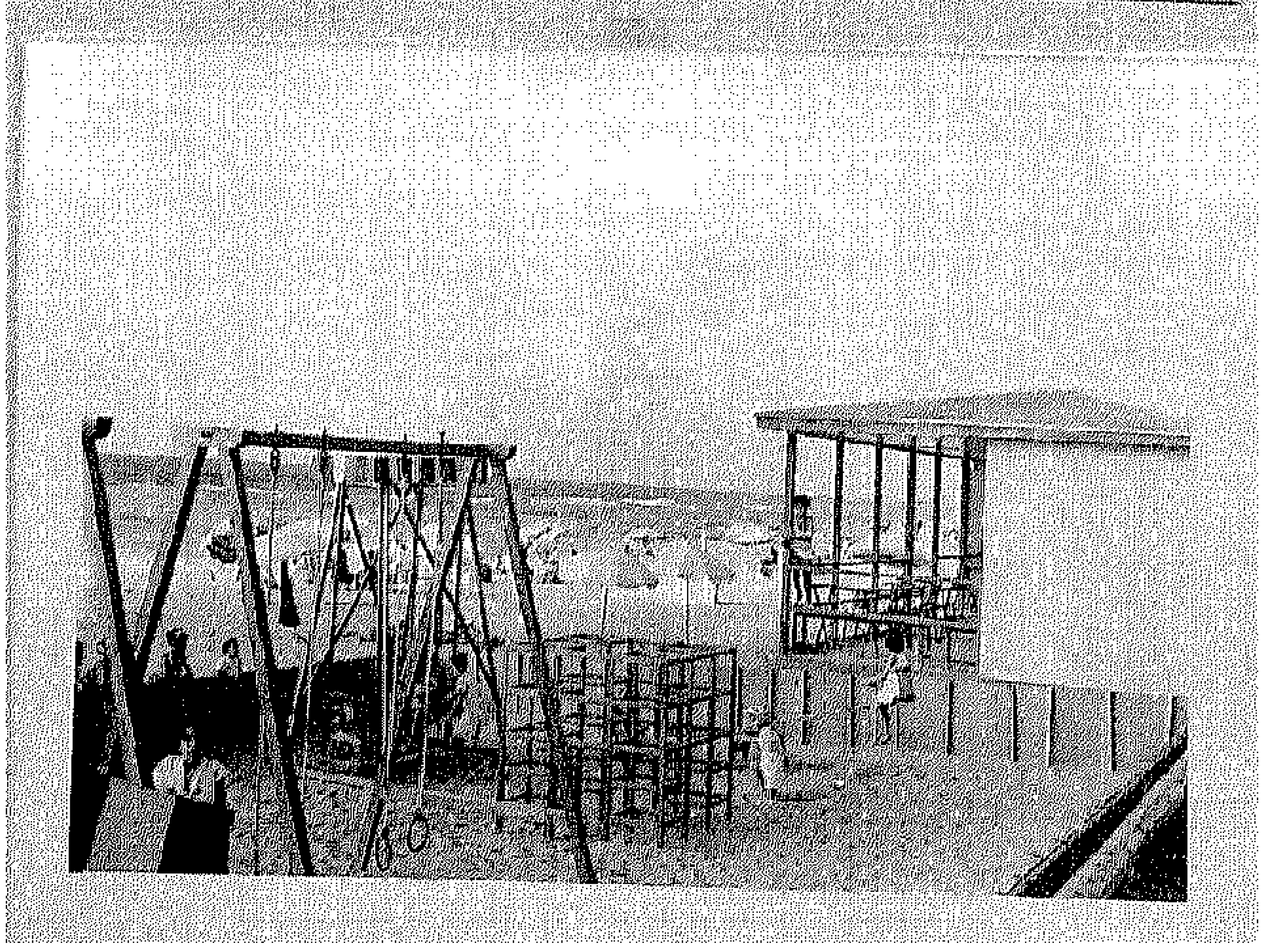


- الهضبة المجاورة لمسجد سيدى بشر والمقترح فيها رد الكورنيش مع اتصالــــه بشبكة الطرق جنوبا وبالتالى ايجاد شاطئ عريض للاستحمام فى هذه المنطقة •
- سطور أكشاك الاستحمام الحالية تحجب البحر عن الكورنيش والمقترح ازالتها •
- مثل جميل لائق لأكشاك خلع الملابس العامة ومعدات ملاعب الأطفال الــتى أقامتها البلدية فى عهدها الحاضر •

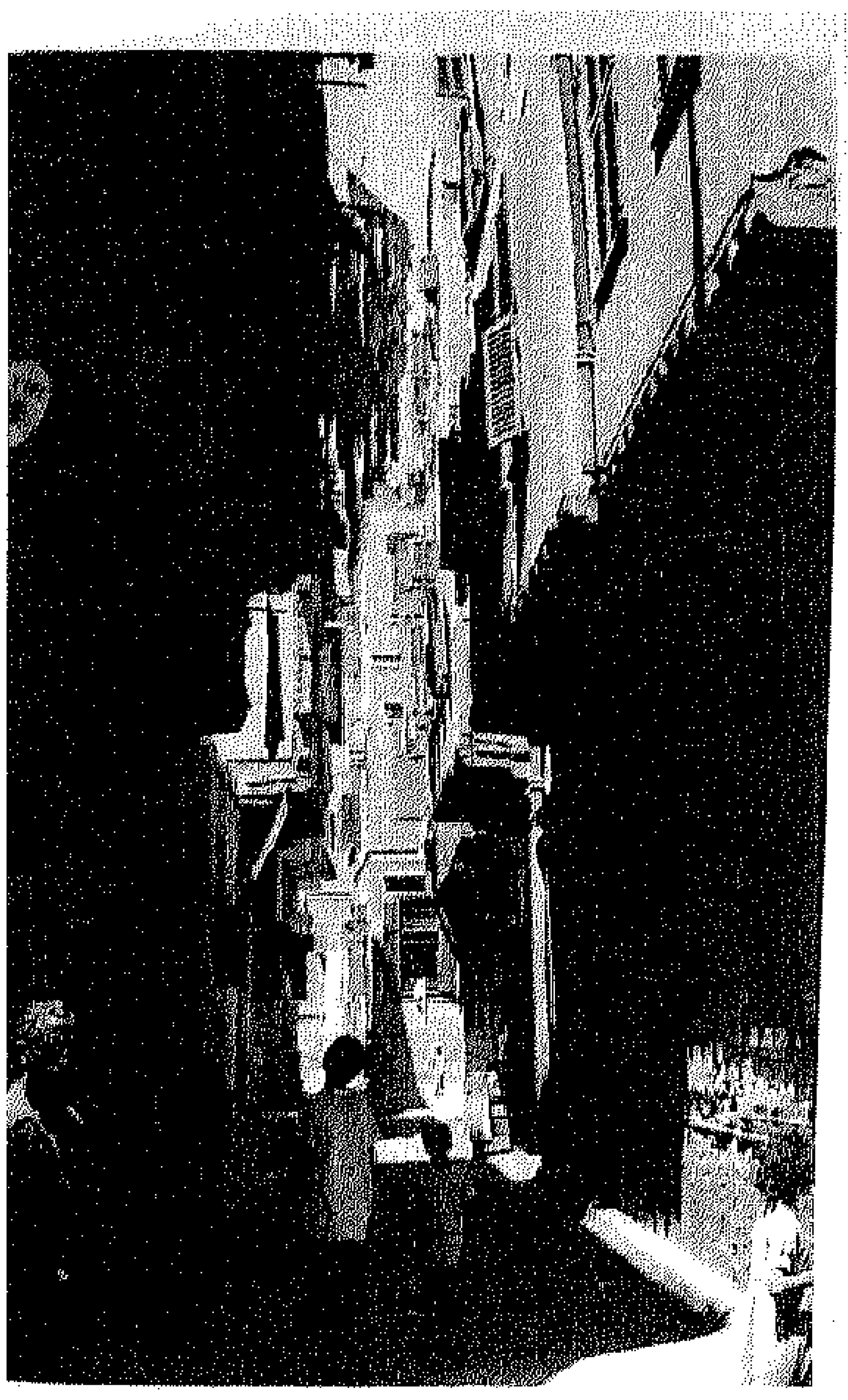
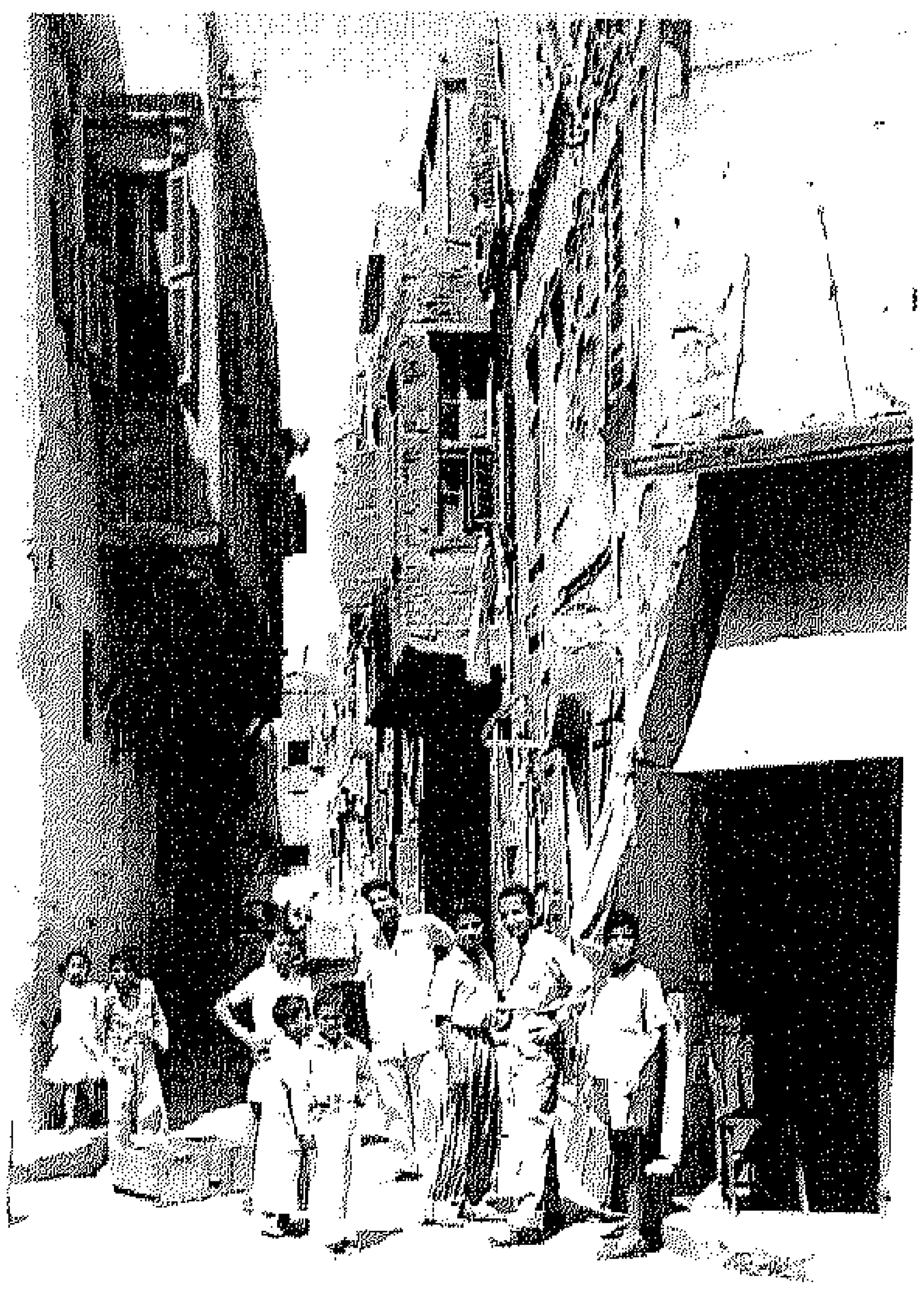
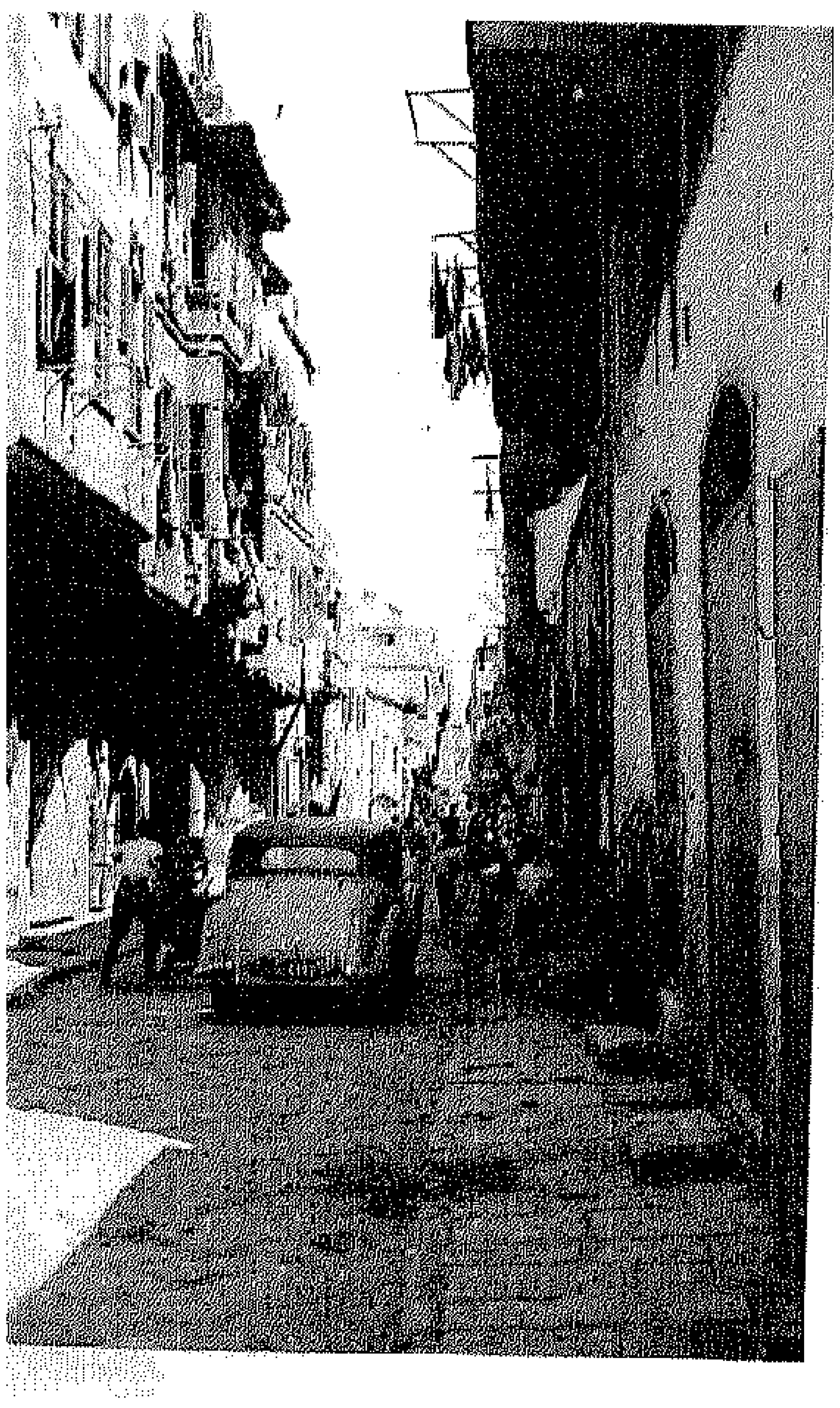
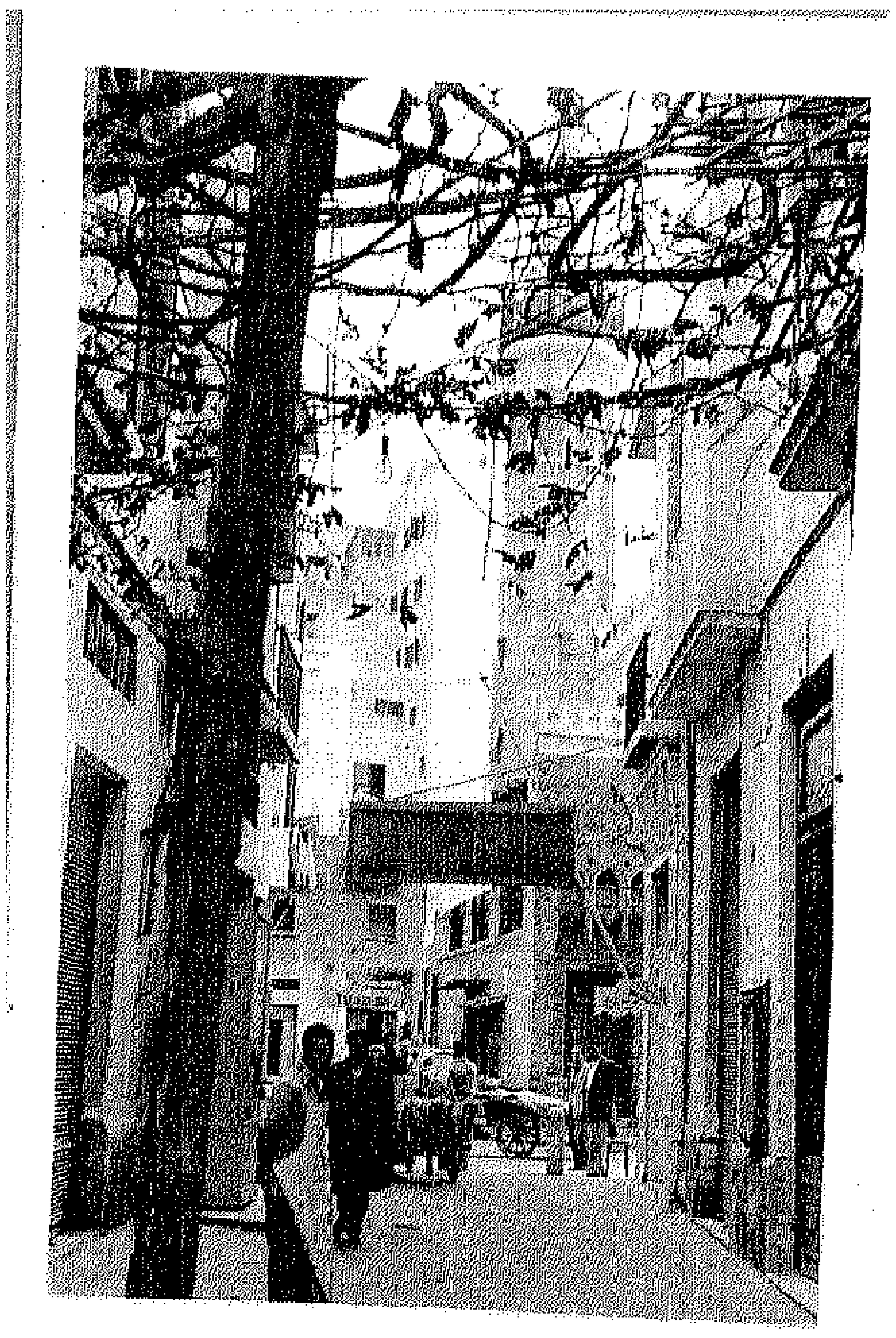
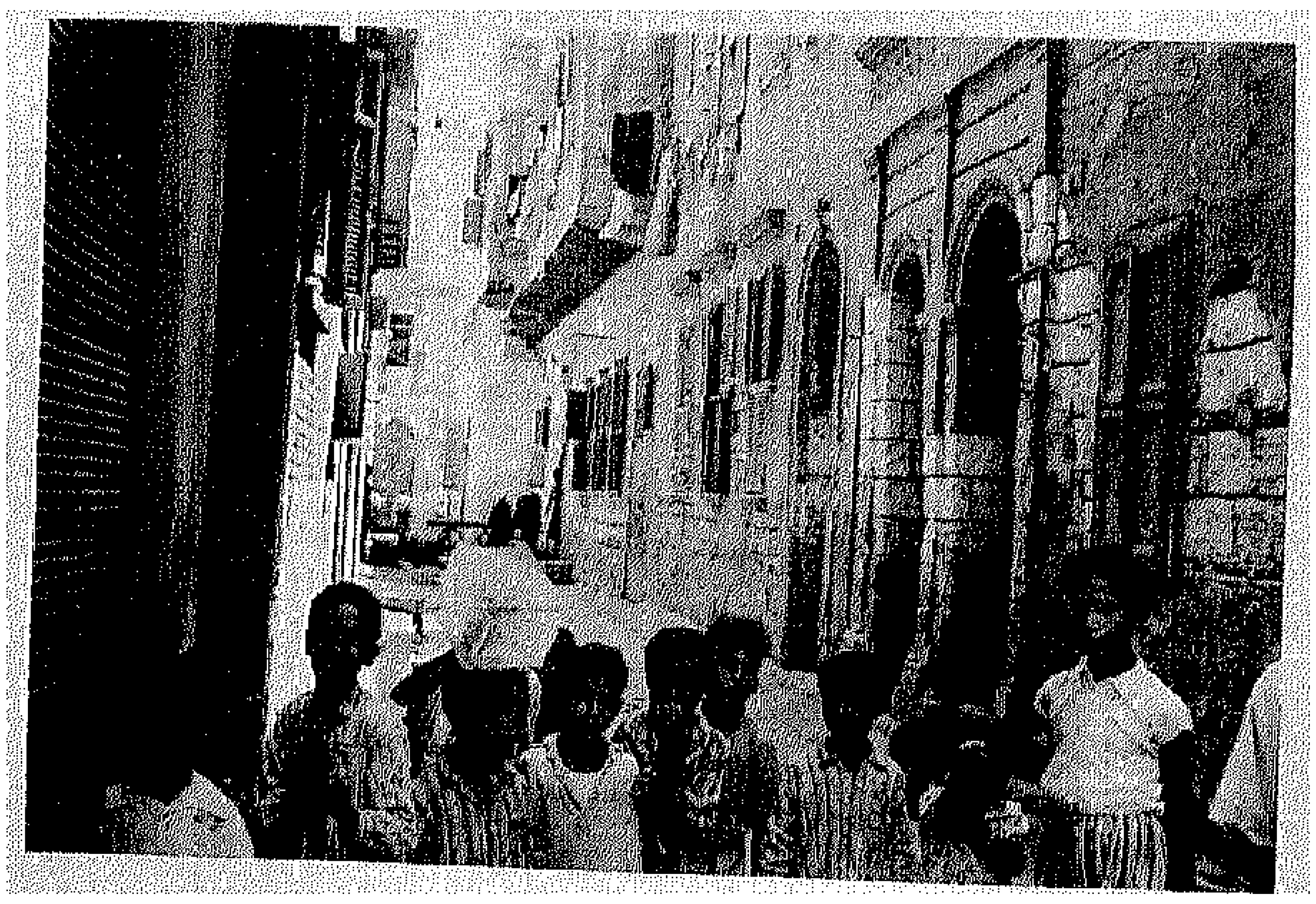






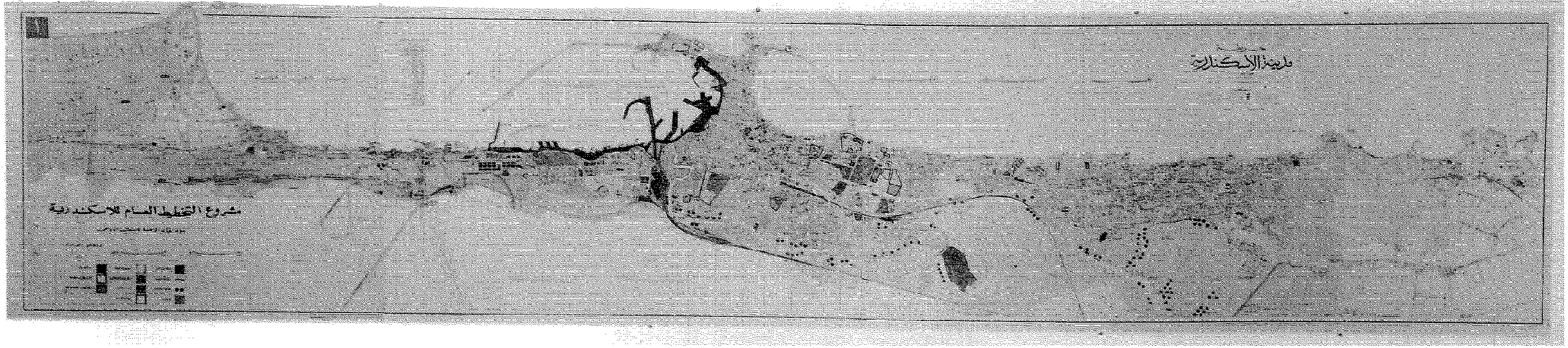


ـ الأحياء البالية بجهة الجمرك مزدحمة ازدحاما شديدا وتنقص أغلب المرافق العامة الواجب توفرها .

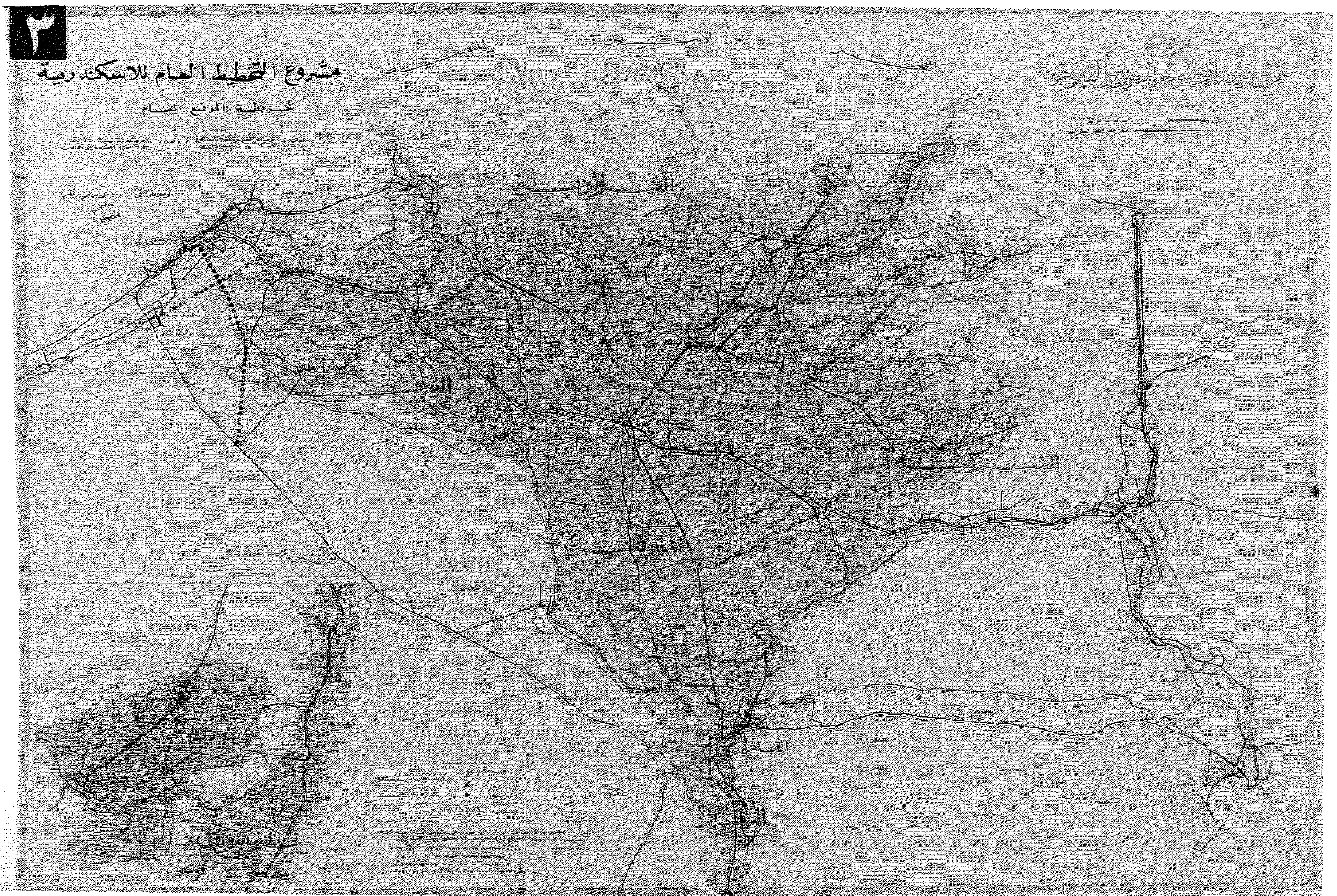
بيان خرائط المشـــــــروع

٠١	بيان الحالة الراهنة لاستعمال الأراضي بمقياس	١ : ١٠٫٠٠٠
٠٢	بيان متوسط الكثافة الكلية للسكان في الفدان بمقياس	١ : ١٠٫٠٠٠
٠٣	خريطة الموقع العـــــام	١ : ٣٠٠٫٠٠٠
٠٤	السكك الحديديـــــــة	١ : ١٠٠٫٠٠٠
٠٥	الشبكة العامة للمواصــــلات	١ : ١٠٠٫٠٠٠
٠٦	التحديد العام للمناطق	١ : ١٠٠٫٠٠٠
٠٧	شبكة المواصلات الرئيســـــية	١ : ٢٥٫٠٠٠
٠٨	خريطة المناطق العامــــــة	١ : ٢٥٫٠٠٠
٠٩	شبكة الطرق الرئيسية الداخلية	١ : ١٠٫٠٠٠
١٠	خريطة الاستعمال المقترح للأراضي	١ : ١٠٫٠٠٠

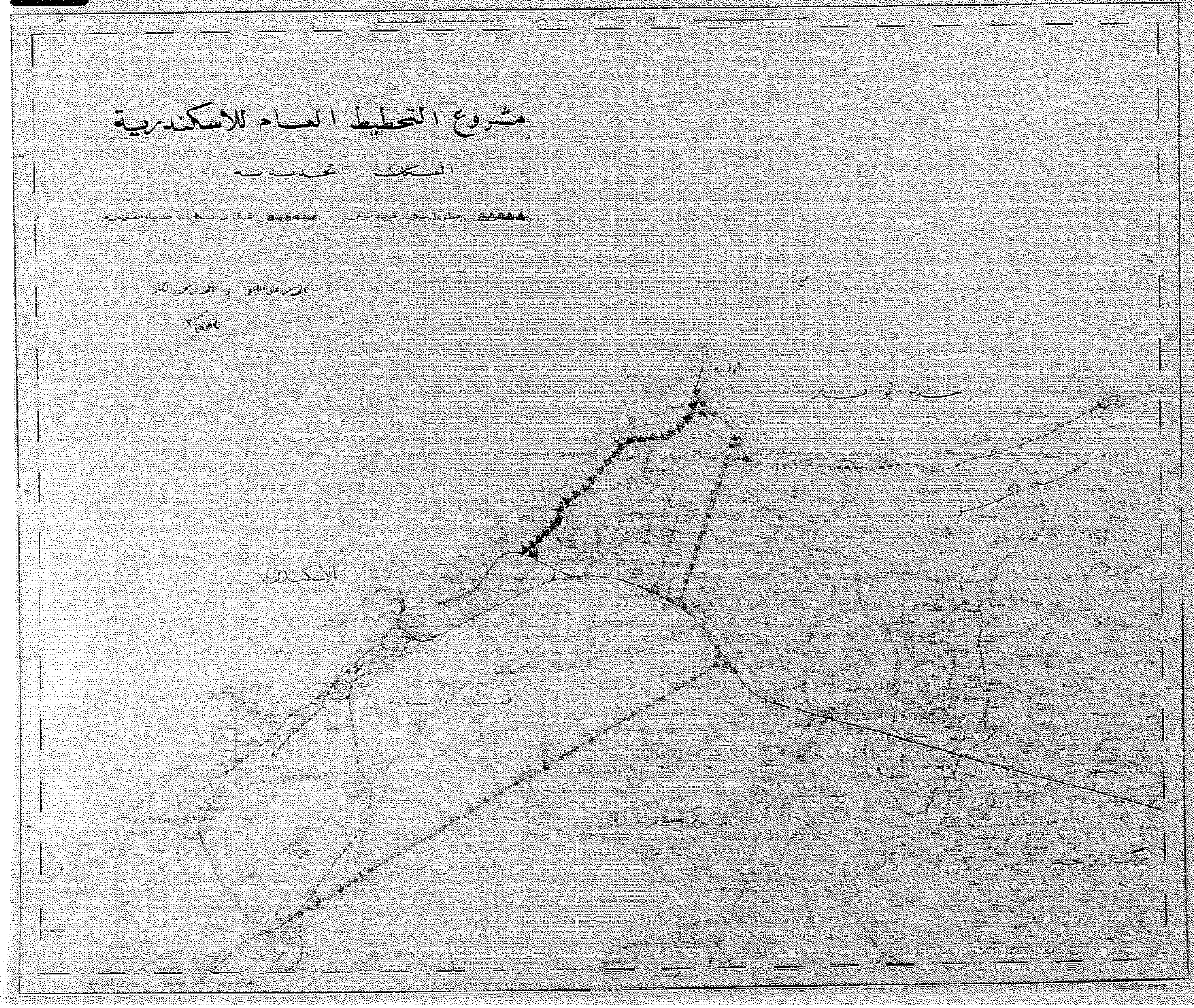


مدينة الإسكندرية
مشروع التخطيط العام للاسكندرية

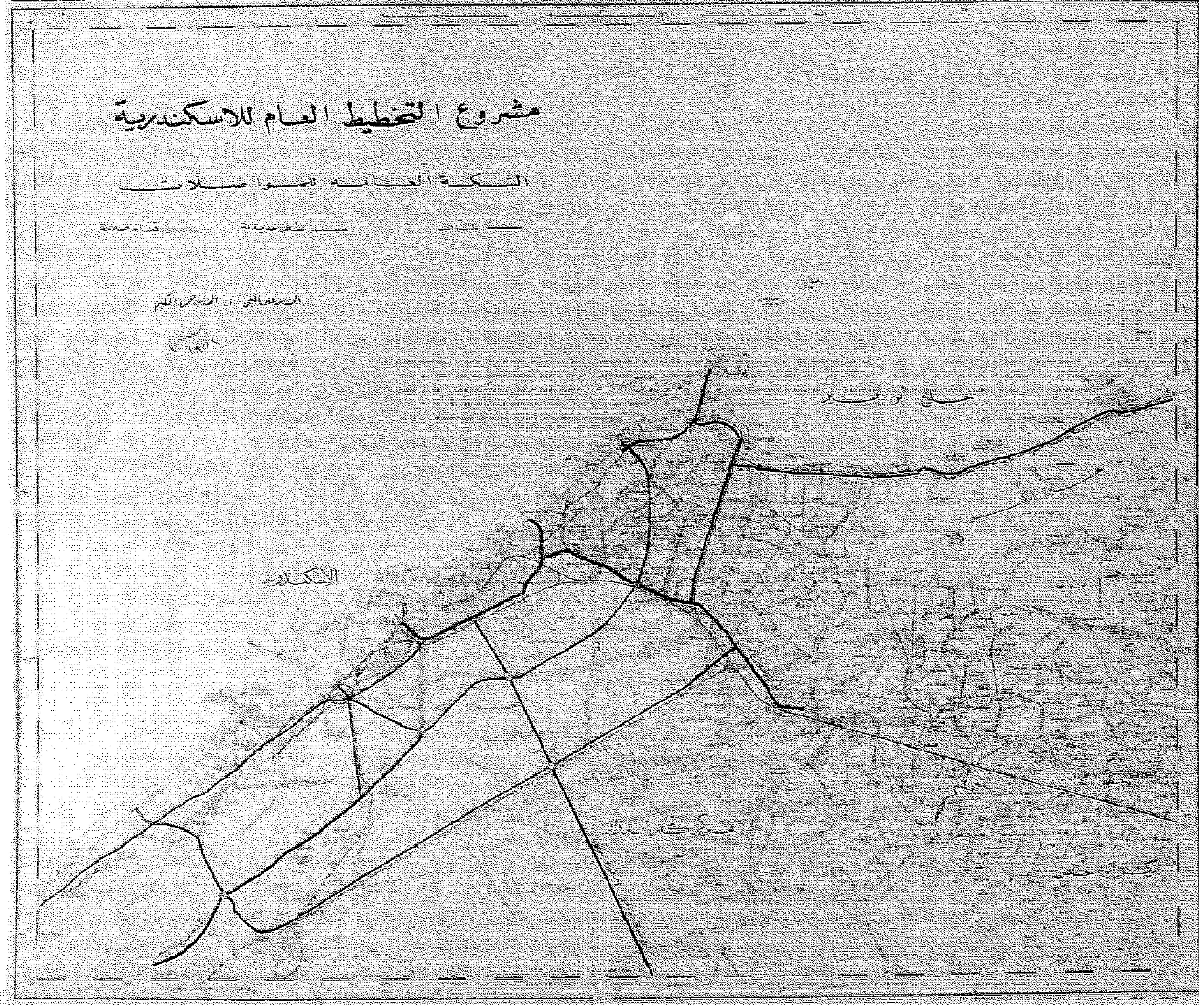
٢
مدينة الإسكندرية
مشروع التخطيط العام للاسكندرية


٣
مشروع التخطيط العام للاسكندرية
خريطة الموقع العام
البحر الأبيض المتوسط
القاهرة

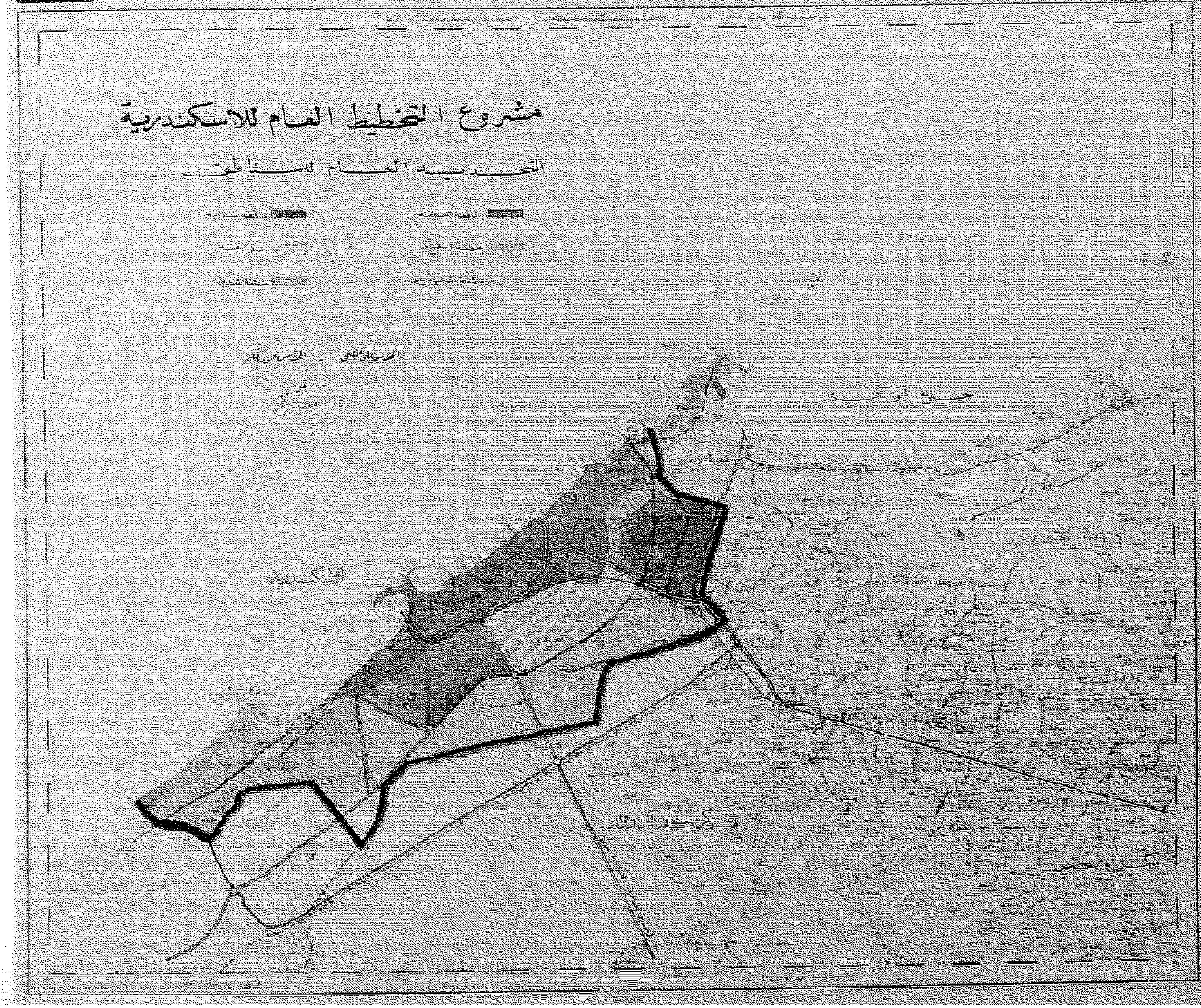
٤

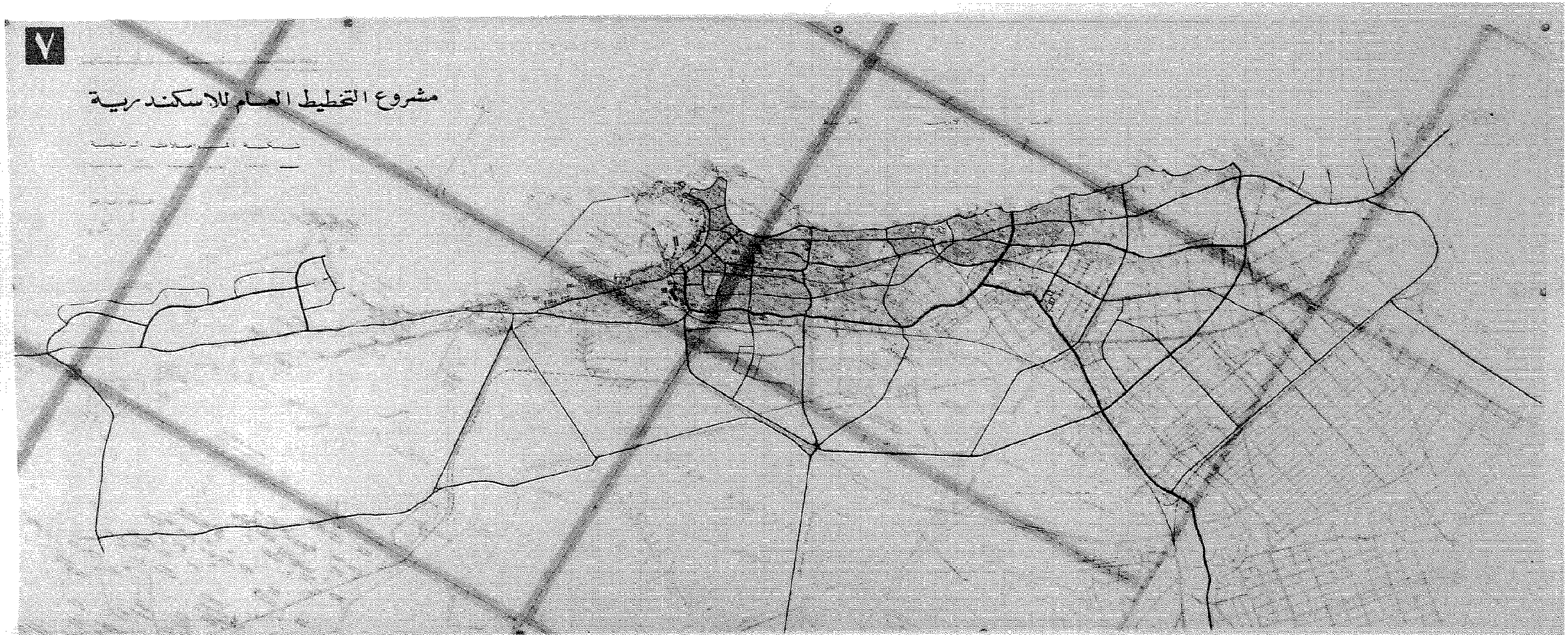


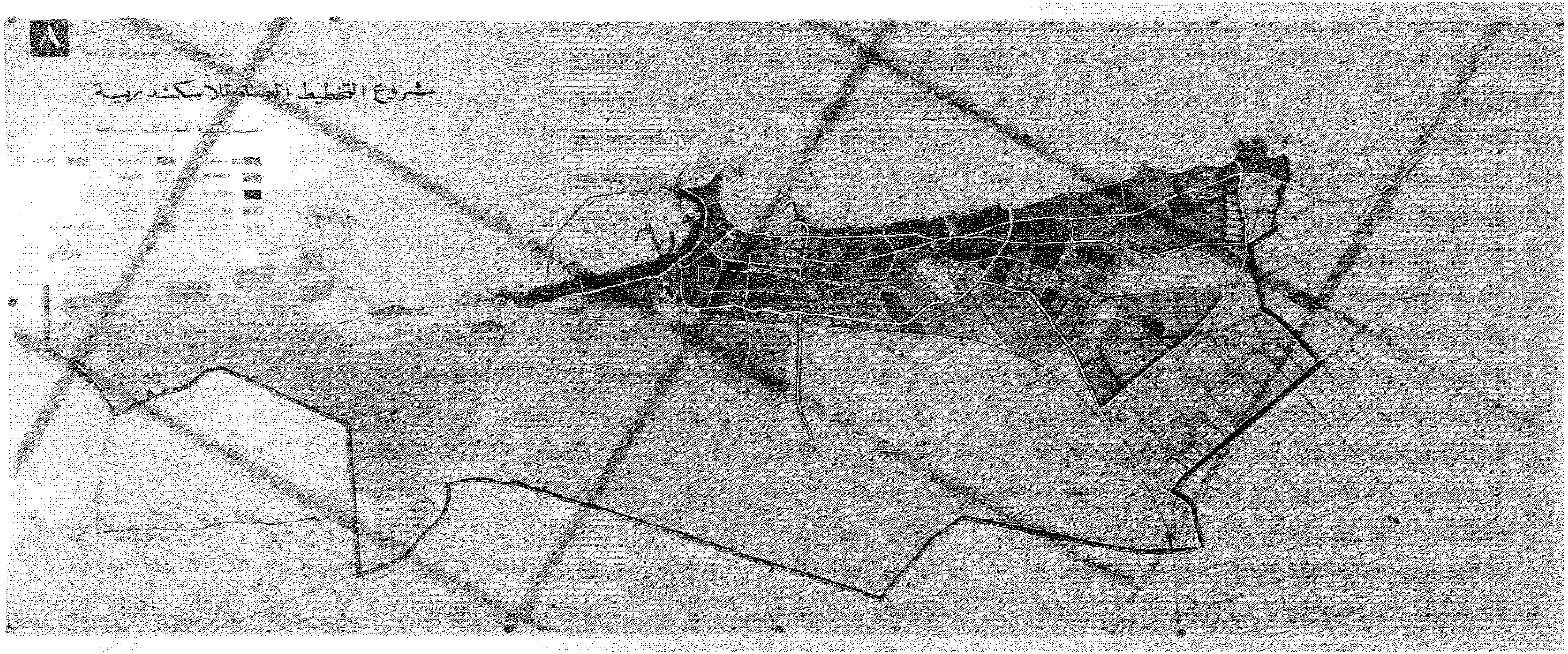
٥

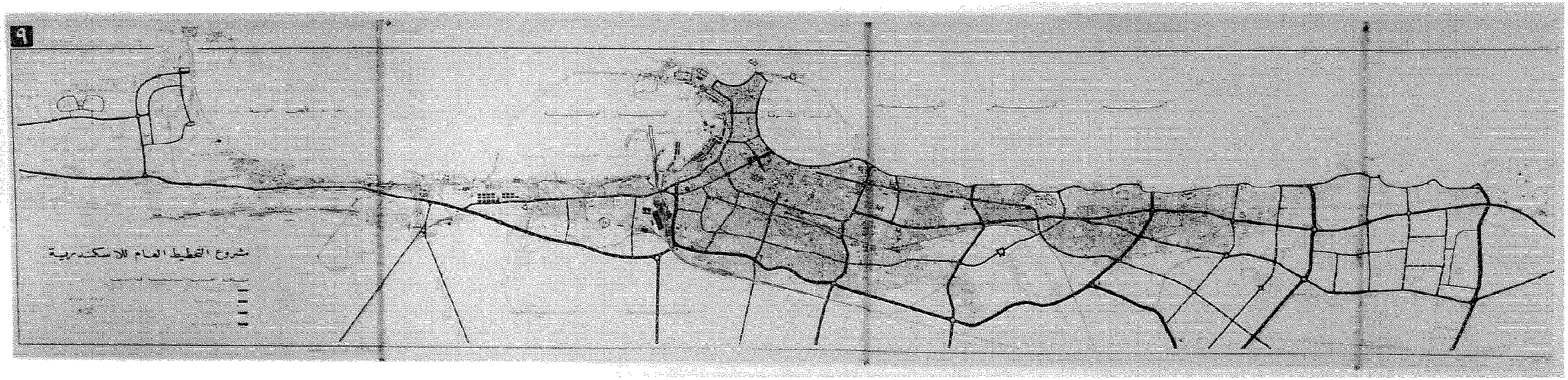


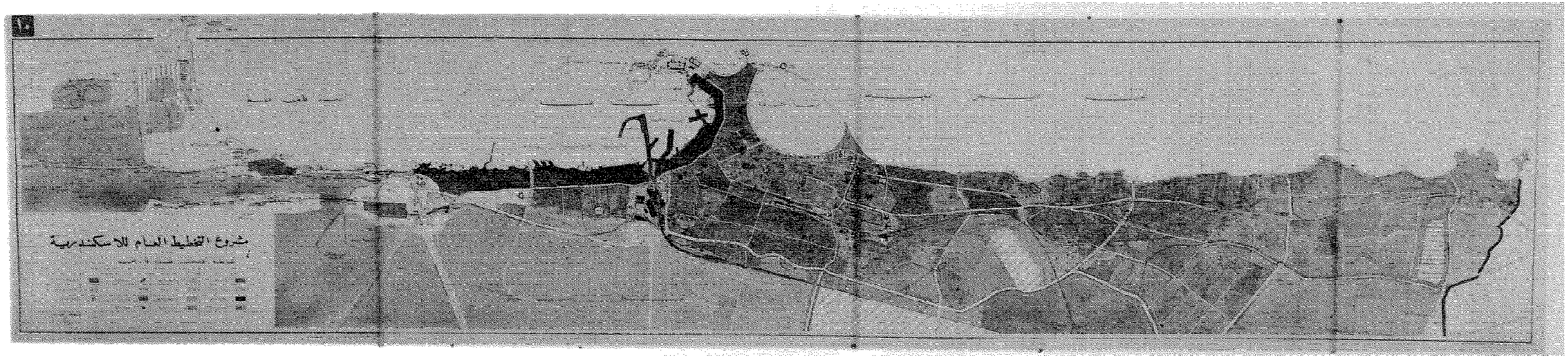
٦




٧
مشروع التخطيط العام للاسكندرية


٨
مشروع التخطيط العام للاسكندرية


٩
مشروع التخطيط العام للاسكندرية


١٠
مشروع التخطيط العام للاسكندرية

Bibliotheca Alexandrina
0424968